

Reuss, Heinrich XXVIII.

Der korrekte Kutscher Handbuch für Equipagenbesitzer und deren Kutscher.
Mit 50 eingedr. Abbildungen

Berlin 1890

Gymn. 206 r

urn:nbn:de:bvb:12-bsb11611876-2

Gymn.

206X

Heinrich XXVIII Prinz Reuss

Der korrekte
Kutscher



Verlag von PAUL PAREY in Berlin

XXVIII Prinz Reuss Don Jommabato V. d. Post



<36640758950014

<36640758950014

Bayer. Staatsbibliothek



Gymn.
00 206 ⁿ₋

Reyns

Der korrekte Kutscher.



THE UNIVERSITY OF CHICAGO

00

Der
korrekte Kutscher.

Handbuch

für Equipagenbesitzer und deren Kutscher

von

Heinrich XXVIII. Prinz Reuß j. L.



Mit 50 eingedruckten Abbildungen.

Berlin.

Verlag von Paul Parey.

Verlagshandlung für Landwirtschaft, Gartenbau und Forstwesen

1890.



9. 1259



So reichlich unsere sportliche Litteratur auch sein mag, sei es auf dem Gebiet der Reitkunst, der Fahrkunst, der Stallpflege, so fehlt doch etwas, dessen Mangel nicht von mir allein empfunden wird.

Es ist dies ein kurzes, leicht faßliches Handbuch für den Equipagenbesitzer und dessen Kutscher, in dem gedrängt und deutlich alle diejenigen Punkte hervorgehoben sind, die dem Leser klar machen, was ein Kutscher, der Anspruch auf diesen Titel in des Wortes guter Bedeutung machen will, thun und was er lassen muß.

Es ist eine eigentümliche Erscheinung, daß man sehr oft gut zusammengestellte Equipagen sieht, die von einem erbärmlich aussehenden Kosselenker gesteuert werden.

Viele Equipagenbesitzer geben sich in der Zusammenstellung des Ganzen große Mühe, kaufen schöne Pferde, Wagen und Geschirre und setzen dann einen Mann auf den Bock, der durch irgend eine Phantasie-Livree, durch schlechte Manieren, durch uneleganten Sitz, den Totaleindruck gänzlich verdirbt.

In den meisten Werken wird der Kutscher, abgesehen von seiner Fahrkunst, nur so nebenbei behandelt, und der Laie vermag sich danach kein Bild eines eleganten Kutschers zu machen.

Ich möchte nun versuchen, in dieser kleinen Schrift diesem entschiedenen Mangel etwas abzuhelpfen.

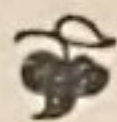
Ich bin weit entfernt davon, mir einzubilden, daß vorliegende Zeilen in den Kreisen der „Durchschnittskutscher“ und besonders der sogenannten „Landkutscher“ irgend welchen nennenswerten Eindruck hervorbringen, oder gar Verbesserungen zur Folge haben könnten; denn ich habe die Erfahrung gemacht, daß diese Sorte Leute sich nur in dem einmal gewohnten Schlendrian wohl fühlt.

Bei der mit dem Jubiläumsrennen, 1883 in Breslau, verbundenen Equipagenschau hätte man Matratzen mit den abgeschnittenen Schnurr- und anderen Bärten der Kutscher stopfen können. Die Leute hatten erfahren, daß sie mit einer solchen „Manneszierde“ im Gesicht nicht prämiert werden würden.

Die vorgestellten Equipagen machten meist einen guten, korrekten Eindruck — aber es hielt nicht lange vor. Mit den Tribünen, den Fahnenmasten u. s. w. sanken auch bei den meisten die guten Manieren wieder in den Staub.

Ich halte es für ein zweckloses Beginnen, allgemeine Reformen, besonders bei ländlichen Equipagen, durchführen zu wollen, denn das Interesse und Verständnis hierfür fehlt den meisten Besitzern von Equipagen dieser Art und ihren Kutschern gänzlich.

Sollte aber der eine oder der andere Kutscher, dem vielleicht der Trieb, sich über den Durchschnitt zu erheben, innewohnt, Nutzen aus dieser kleinen Schrift ziehen und darin eine Anleitung finden, die ihm bisher nur fehlte, um ihn zu einem korrekten Kutscher zu machen, so halte ich den Zweck dieser kleinen Schrift für erfüllt.



Der Fehler, den fast alle Rosselenker in erster Linie begehen, ist der, daß sie sich einbilden, wenn sie imstande sind 2 oder auch 4 Pferde leidlich zu fahren, sie seien nun der beste Kutscher der Welt und brauchten nichts mehr zu lernen. Auch hören dieselben guten Rat meist mitleidig lächelnd an, ohne daran zu denken, sich zu prüfen, ob sie nicht durch Befolgung desselben ihre Kenntnisse erweitern und ihre Fahrkunst vervollkommen könnten. Ein solcher Mann ist nun in meinen Augen von vorn herein gerichtet, weil mir damit der Beweis erbracht ist, daß ich es mit einem eingebildeten, und was der Regel nach mit dieser Eigenschaft Hand in Hand zu gehen pflegt, thörichten Menschen zu thun habe.

Es sind mir z. B. Fälle vorgekommen, wo ein Kutscher mit guten Anlagen, aber mit wenig, verfehlter, oder gar keiner Anleitung, wenn man ihn auf diesen oder jenen Fehler aufmerksam machte, die Ursache überall suchte, nur nie da, wo sie lag — bei ihm selbst. Bald waren die Pferde lange von einem Anderen gefahren, bald lange nicht in diesen Geschirren gegangen, und obwohl der Fehler, wie ich klar erkannte, nicht aus diesen Ursachen entsprang, sondern lediglich an der Ungeschicklichkeit des Betreffenden lag, konnte man ihn von dem Glauben an seine eigene Unfehlbarkeit nicht kurieren.

„Es fällt kein Meister vom Himmel“, und so wenig ein Laie imstande ist, ohne Lehrzeit einen Tisch oder ein Paar

Stiefel zu machen, so wenig, ja noch viel weniger, kann ein Kutscher von selbst und ohne geeignete Ausbildung diejenigen Kenntnisse und Eigenschaften haben, die man unbedingt von einem eleganten Kutscher verlangen muß. Mut, Geistesgegenwart, ruhige Überlegung, Aufmerksamkeit, Pünktlichkeit, Ordnungsliebe, Geduld und Ruhe, ein klarer Verstand und vor allem absolute Nüchternheit sind Eigenschaften, die ein guter Kutscher jedenfalls haben muß.

Man kann die schönsten, teuersten Wagen, Geschirre und Pferde haben, und doch wird das Ganze, wenn die Sachen nicht ordentlich gehalten, sachgemäß zusammengestellt und von einem gut und korrekt sitzenden und fahrenden Kutscher geleitet werden, niemals den mindesten Anspruch auf Eleganz machen können.

Man lernt, wie immer im Leben, auch beim fahren und dem ganzen Stalldienst niemals aus, und je mehr ein Kutscher sich mit diesem Gefühl vertraut macht, um so besser für ihn und für seine Herrschaft. Er wird sich fortbilden, lernen und sich schließlich dem Ideal eines Kutschers nähern, während er ohne diese Einsicht, sich für vollkommen haltend und seine Fehler weder erkennend noch zu verbessern suchend, immer mehr auf das Niveau eines gewöhnlichen Knechtes herabsinkt.

Man achte nur einmal auf die große Mehrzahl der Kutscher, die sich als „Hochherrschaftliche Kutscher“ ausbieten und auch oft genug in Laienkreisen dafür gehalten werden. Es werden sich bald einige Punkte finden, an denen der Fachmann erkennt, mit was für einer Sorte Leute er zu thun hat.

Graf Wrangel giebt in seinem herrlichen Werk „Das Buch vom Pferde“ eine so treffende Kritik eines solchen „selbstgemachten“ Kutschers, daß ich mich nicht nur in allen Punkten damit einverstanden erklären, sondern sie im allgemeinen hierhersetzen möchte:

„Die Nachtstreu ist ungenügend und schlecht hergerichtet. Die Krippen werden nicht nach jeder Fütterung gereinigt.

Sobald der Kutscher den Pferden das Morgenfutter eingeschüttet, beginnt er mit dem Putzen, wodurch den Tieren die notwendige Ruhe beim Fressen geraubt wird.

Beim Putzen legt der Mann nicht diejenigen Kleidungsstücke ab, die hindernd auf die freie Bewegung seines Oberkörpers einwirken. (Er sollte hierbei nur Hemd und Hosen anhaben, schon Hosenträger genieren.)

Die Kardätsche wird mit kurzen, harten und geraden Strichen über den Pferdekörper geführt. Ist das Pferd fitzlich, so glaubt sich der Kutscher berechtigt, durch härteren Gebrauch der Putzwerkzeuge sein Mütchen an dem Pferde zu fühlen, ohne zu bedenken, daß das Tier dadurch verleitet wird, nachdrücklichen Gebrauch von seinen natürlichen Waffen zu machen.

Eine gründliche, die Augen, die Nasenlöcher, den After, die Geschlechtsteile und die Hufe umfassende Reinigung des Tieres findet nicht statt. Dasselbe gilt von der umständlichen Haut- und Haarpflege, welche in allen besseren Ställen vorgeschrieben ist.

Für das nach jedem Putzen doppelt notwendige Lüften des Stalles zu sorgen, fällt dem Mann nicht im Traume ein.

Eine bis zur Koketterie gehende, pedantische Reinigung aller Teile des Stalles gehört ebenfalls nicht zu seinen Gewohnheiten.

Die Tränkung geschieht im Winter mit eiskaltem Wasser und in einer gegen die Vorschriften der Gesundheitslehre verstoßenden Ordnung.

Bei der Rückkehr in den Stall werden nasse und schmutzige Pferde nur ganz oberflächlich getrocknet und gepuht.

Beim Reinigen der Geschirre wird zu viel Wasser und zu wenig Wicse angewendet.

Beim Putzen des Wagens spart der Kutscher dagegen mit

dem Wasser und wird außerdem diese Verrichtung so lange aufgeschoben, daß der trockene Schmutz sich in die Lackierung einbeißen kann. Daß der ohne Lehrzeit zum Kutscher avancierte Mann keine blasse Ahnung davon hat, wie die Polierung der hölzernen und ledernen Bestandteile des Wagens zu bewerkstelligen ist, wird niemand Wunder nehmen, der aus eigener Erfahrung zu der Erkenntnis gekommen, daß man das nicht von heute auf morgen erlernt.

Allen Gebissen, Stahlsachen und Beschlügen fehlt der rechte Glanz. Sind dieselben rein und frei von Rost, so glaubt der Mann schon Außerordentliches geleistet zu haben.

Das Vorspannen geschieht in unrichtiger Reihenfolge. Ist die Equipage endlich vorgespannt, so ist folgendes auszusetzen:

Die Scheuleder, der Nasenriemen und das Gebiß liegen entweder zu hoch oder zu tief.

Die Widerhalter sind entweder zu kurz oder zu lang eingeschallt.

Die Stränge sind zu lang.

Die Kreuzzügel sind falsch geschallt.

Das Vorfahren geschieht in schlankem Trab und von der unrichtigen Seite.

Der Kutscher salutiert nicht mit der Peitsche, sondern nimmt die Kopfbedeckung ab, wenn er es überhaupt der Mühe wert findet, der Herrschaft seinen Gruß zu entbieten.

Abzusteigen und die Zügel aus der Hand zu legen, während er auf die Herrschaft wartet, oder beim Einladen des Gepäcks behilflich zu sein, erscheint ihm weder unpassend noch gefährlich.

Welche Haltung Kutscher und Pferde einzunehmen haben, während die Equipage vor dem Hausthor wartet, ist allen Beteiligten ein Mysterium.

Das Benehmen des Mannes in Gegenwart von Vorgesetzten ist das eines gewöhnlichen Knechts. Von adretter Haltung,

welche den aus guter Schule hervorgegangenen Stallmann auszeichnet, ist keine Spur an ihm wahrzunehmen.

Die Liste über die Fehler, welche sich der „Ungelernte“ täglich zu Schulden kommen lassen wird, könnte noch bedeutend verlängert werden, denn nahezu jede seiner Bewegungen giebt dem Fachmann Anlaß zu tadelnden Bemerkungen. Was ich angeführt, dürfte jedoch genügen u. s. f.“

Soweit Graf Wrangel.

Ich kann mich, gestützt auf meine Erfahrung, seinen Ansichten nur voll und ganz anschließen und möchte nun im folgenden entwickeln, was dazu gehört, eine Equipage „elegant“ und so herzurichten, daß dieselbe vor dem Urteil von Fachmännern mit Ehren bestehen kann.

Bis vor wenigen Jahren waren wirklich elegante Equipagen in Deutschland, mit Ausnahme derjenigen einiger Marställe und weniger Privaten, zu zählen. Seit Eröffnung der neuen Hindernisbahn in Charlottenburg hat sich aber eine weit größere Anzahl wirklich korrekter Equipagen eingefunden, da der Weg nach Charlottenburg zur Entfaltung des Fahrsports reiche Gelegenheit bietet.

Ebenso haben die in den letzten Jahren stattgefundenen Equipagen-Ausstellungen mit Prämierungen infolge des rücksichtslosen und richtigen Vorgehens und Urteils der Herren Preisrichter in dankenswerter Weise dazu beigetragen, die bei uns noch sehr im Dunkeln befindlichen Begriffe von „eleganter Equipage“ etwas aufzuhellen. Man hat sich dahin geeinigt, daß Equipagen mit englischer Anspannung nur dann prämiierungsberechtigt sind, wenn sie von einem korrekt englisch angezogenen und frisierten Kutscher geleitet werden.

Ich habe es bei einer Prämiiierung selbst mit angesehen, daß eine hübsche Equipage nicht prämiert wurde, weil der Kutscher einen Schnurrbart trug und Plüschhosen zu Stulpenstiefeln anhatte. Und mit vollem Recht; denn niemals kann



Fig. 1.

eine einheitliche wirkliche Eleganz erreicht werden, wenn nicht ein Modell als korrekt und elegant feststeht, nach dem sich alle richten müssen, die den Anspruch machen, elegante Equipagen zu haben.

Die nachstehenden Regeln annähernd befolgt, sichern dem Equipagenbesitzer volle Anerkennung seines Materials und Be-

rechtigung zur Prämierung auf in- wie ausländischen Ausstellungen.

Ich komme nun zunächst zum Exterieur des korrekten Kutschers.

Daß sich derselbe stets der größten Reinlichkeit an sich und seinen Sachen befleißigen muß, ist eigentlich selbstredend.

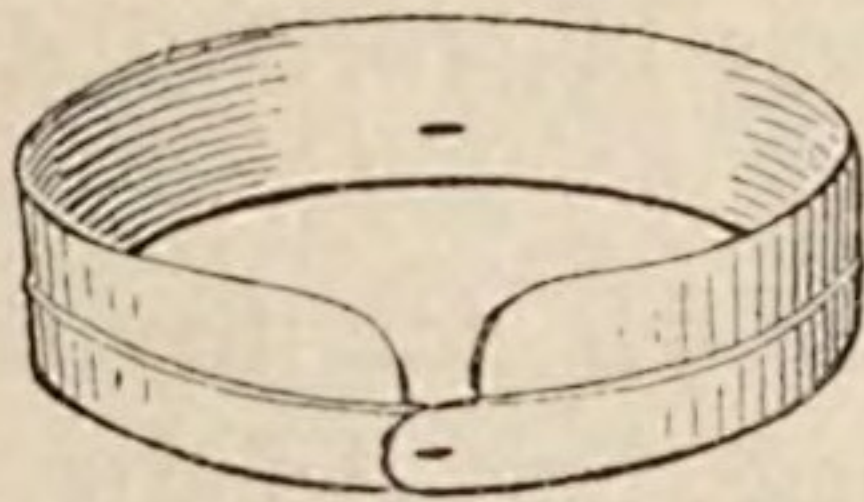


fig. 2.

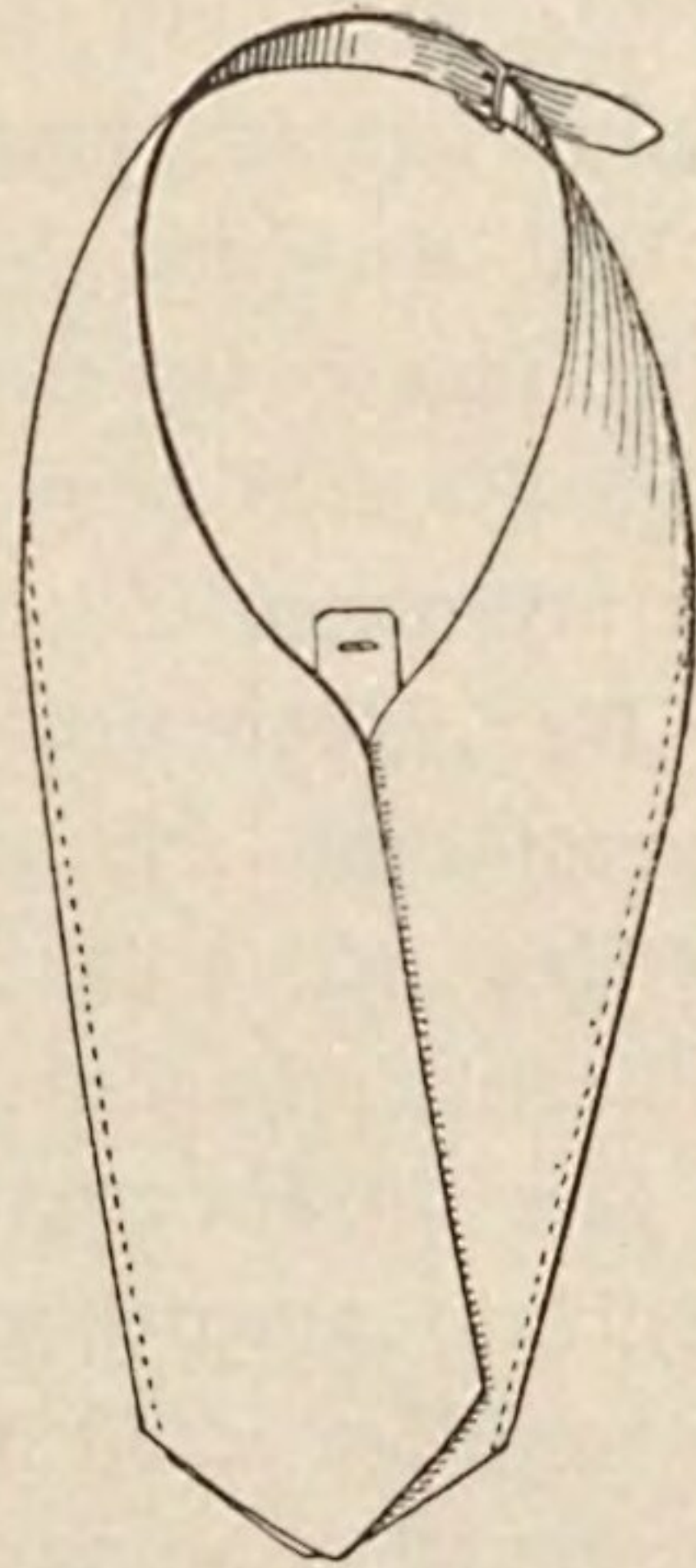


fig. 3.

Er ist mit Ausnahme eines kleinen, etwa bis zum Ohrläppchen reichenden, ganz kurz gehaltenen Backenbartes, glatt rasiert. Die Haare sollen kurz und gleichmäßig geschnitten und gut frisiert sein.

Der Kutscher trägt einen etwa bis $1\frac{1}{2}$ oder 2 handbreit übers Knie reichenden, stets zugeknöpften anliegenden Taille-rock mit einer Reihe Knöpfe (gewöhnlich 5), 2 kleinen Knöpfen auf den Aermelaufschlägen und rückwärts entweder nur 2 Tailleknöpfe, was am elegantesten ist, oder 6 Knöpfe und zwar auf jeder Seite 3 von der Taille abwärts auf sog. Rockpatten sitzend (fig. 1).

Ein mittelhoher, eher zu hoher als zu niederer Steh-

fragen (Fig. 2), vorn etwas offen, umschließt den Hals. Als Kravatte wählt man ein Plastron, d. i. eine flache Kravatte, die den Raum vom Halsfragen bis in den Ausschnitt des Rockes vollkommen bedeckt und mit einer Tuchnadel zusammengehalten wird (Fig. 3. Umlegefragen oder gar Bindschlipse sind vollkommen unstatthaft.

Die Weste ist hoch, dem Ausschnitt des Rockes entsprechend und soll hinten am Kragen und nach der Brust zu den Rock um etwa $\frac{1}{2}$ cm überragen. Da dies aber ohne Falten schwer zu erreichen ist, so näht man lieber einen dünnen Streifen vom Stoff der Weste in den Rock ein, was einen faltenlosen Sitz garantiert.

Die Farbe der Sachen richtet sich natürlich nach den Wappenfarben resp. dem Geschmack des Besitzers, jedoch empfehlen sich helle auffallende Farben nur da, wo viele Stallleute vorhanden sind, während, wenn eine Herrschaft nur über ein bis zwei Leute verfügt, dunkle Farben (schwarz, dunkelblau) vorzuziehen sind. Der Kragen wird am besten von demselben Stoff wie der Rock genommen und mit einer schmalen Biese in Farbe der Weste eingefasst.

Wappentressen am Kragen, sowie bordierte Hüte kommen fast nur noch in großen Marställen zur Anwendung und empfehlen sich für kleinere Ställe ebensowenig, wie helle Farben, da sie eine ganz außergewöhnlich gut gehaltene Equipage und sehr schöne Pferde erfordern.

Ich möchte aber noch besonders darauf aufmerksam machen, daß es die Etikette erfordert, die Leute nur auf Landauern, Kaleschen und ähnlichen Wagen für große Gelegenheiten mit Wappentressen und Tressenhüten fahren zu lassen, wobei dann weiße waschlederne Handschuhe getragen werden.

Die Hosen sollen von Plüsch in dunkler Farbe, an den Knien mit goldenen oder silbernen Tressen besetzt sein. Ihnen

schließen sich farbige oder schwarze (stets seidene) Strümpfe und offene Lackschuhe mit Schnallen an.

Da aber in unserem Klima letztere Vorschrift sich nur in den seltensten Fällen durchführen läßt, so hat man als Ersatz die Gamasche gewählt, welche Bein und Fuß umschließt und an der Seite mit Perlmutterknöpfen (niemals mit goldenen oder silbernen) geschlossen wird. Man wählt vielfach im Winter hellbraune, im Sommer weiße von englisch Leder (z. B. im Kaiserlichen Marstall).

Es ist dies aber fast nur in Deutschland Sitte und verhindert auch die Prämiiierung auf deutschen Ausstellungen nicht, würde jedoch im Ausland von jeder Konkurrenz ausschließen. In England, Frankreich und Italien, wo man wirklich korrekte und elegante Equipagen zu hunderten sieht, — bei uns sind sie leider noch immer sehr bequem zu zählen — tragen die Kutscher bei kühler Witterung Lederhosen (meist weiße oder gelbliche — niemals graue) und Stulpenstiefel.

Die Lederhosen müssen gut gearbeitet sein, sollen sie anständig aussehen, da sie wenig falten werfen und dabei doch nicht drücken sollen. Die Hosen laufen nämlich wenn sie gefollert werden, ein und werden dann, saßen sie neu schon ganz prall, dem Mann zu einer Folter. Man hüte sich also davor, sie von vorn herein zu eng zu bestellen.

Auch dürfte es sich empfehlen, daß jeder Kutscher zwei Paar besitzt, damit wenn das eine Paar gefollert wird und auf Bretter gespannt ist, der Mann unterdessen das andere Paar benutzen kann.

Die Stulpenstiefel (fig. 4) (helle raube Stulpen) reichen bis an die halbe Wade. Sie müssen stramm und ohne falten sitzen, gut heraufgezogen und unsichtbar angeknüpft werden. Was gerade hierin gesündigt wird, ist unglaublich, denn abgesehen davon, daß der Fuß in der Regel die Form einer

Cigarrenkiste hat, statt spitz und anliegend gearbeitet zu sein, nadelspitze statt der breiten englischen Absätze, sowie Sporenträger vorhanden sind, sieht der Schaft wie eine Ziehharmonika aus, und mancher Kutscher kann nicht genug Falten anbringen lassen, so daß man das Gefühl hat, er könne sich die Stiefel bis über den Kopf ziehen.

In manchen Ställen fahren die Kutscher mit langen

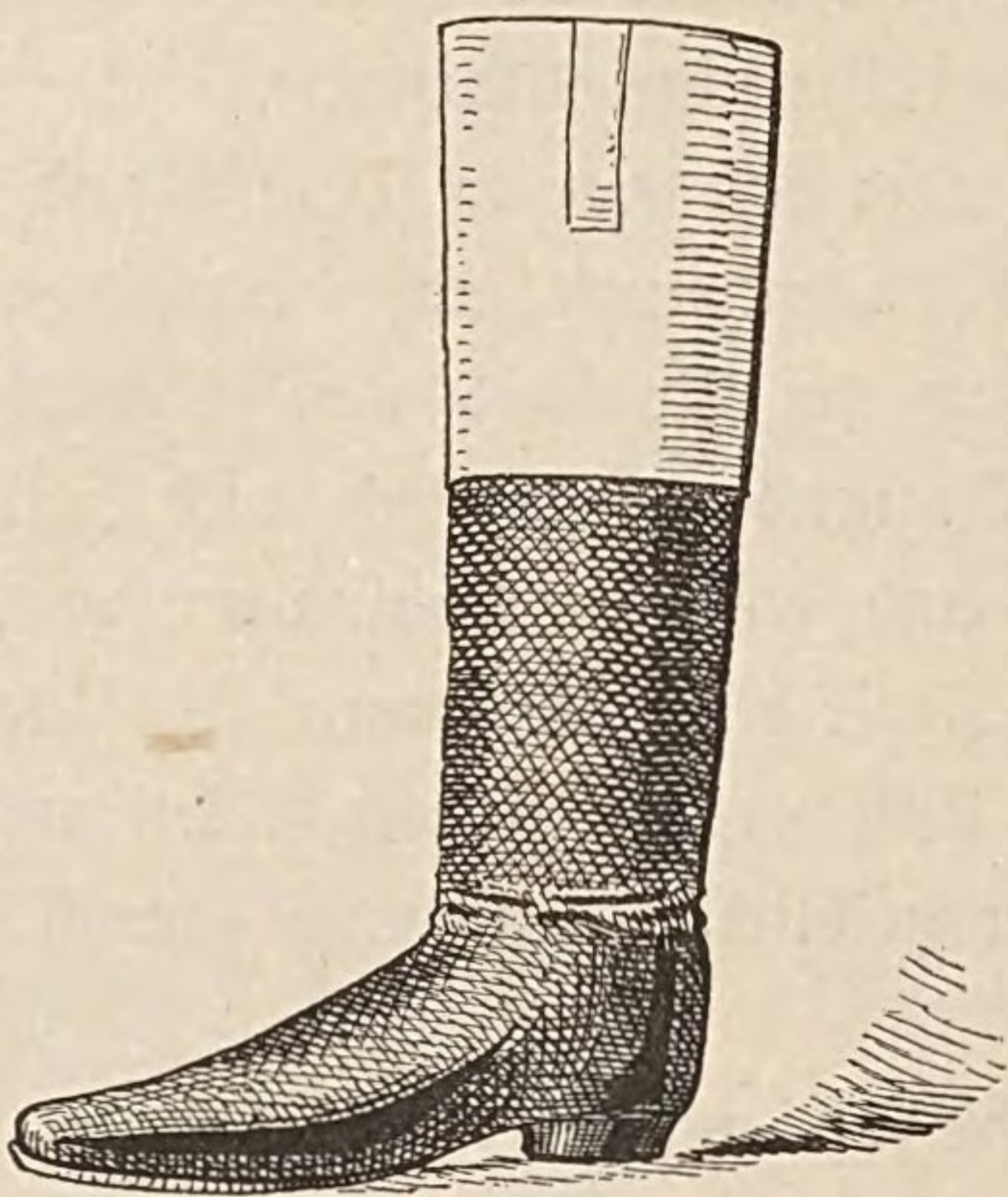


fig. 4.

Hosen, doch kann dies nur dann als korrekt gelten, wenn der Mann ganz einfache Livree, schwarzen Hut u. s. w. trägt und einen einfachen Wagen steuert. Auf großen Wagen (Landauer Kalesche) ist aber diese Bekleidung niemals statthaft. Es können aber lange Hosen (mit einer schmale Biese in der Westensfarbe) nur dann als korrekt gelten, wenn sie wie Militärhosen geschnitten sind, vor allen Dingen aber keine Kniegürtel haben, oder vom Knie abwärts nicht mit Knöpfen besetzt sind. Helle Hosen dagegen z. B. von sogenannten Stall-Anzugszeug sind durchaus unstatthaft.

Der Hut ist, wie schon oben bemerkt, entweder bordiert oder ganz schwarz mit schwarzer Kokarde an der linken Seite

und richtet sich in seiner Form nach der jeweiligen Mode. Lackierte Regenhüte oder Ueberzüge aus Wachstuch sind stets

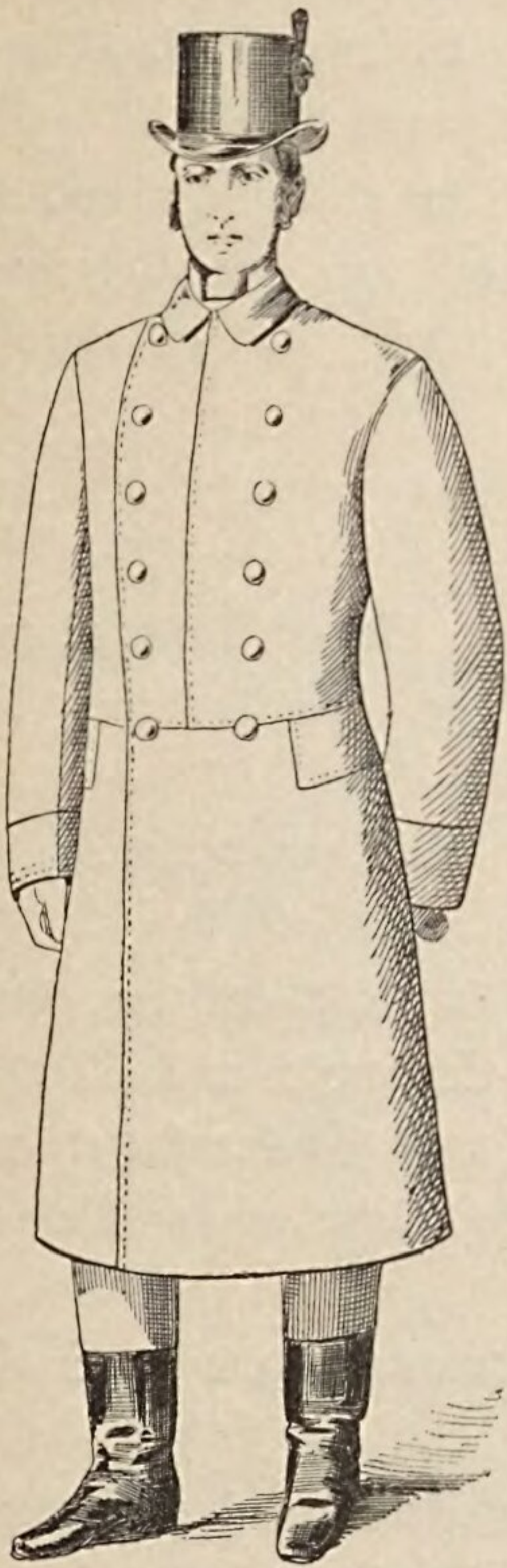


fig. 5.

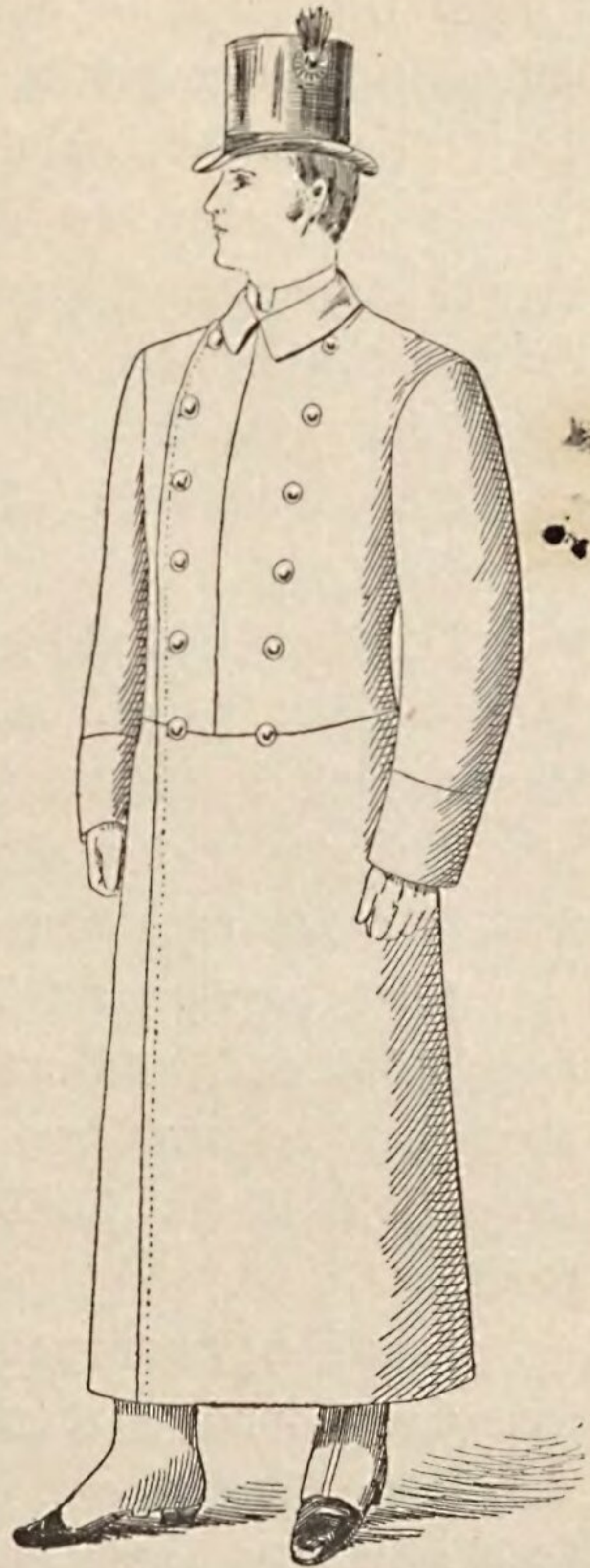


fig. 6.

als unelegant zu vermeiden, und benutze man bei schlechtem Wetter lieber eine zweite Garnitur Seidenhüte.

Daß ein Kutscher, der Herrschaften fährt, nie statt Hut eine Mütze tragen darf, ist eigentlich ganz selbstredend.

Die Handschuhe sind, wenn schwarze Hüte getragen

werden, von rötlich-gelbem Glacéleder; bei bordierten Hüten von weißem Waschleder.

Der Paletot ist entweder anliegend, zweireihig, oder Mantel mit Gurt — einreihig — in welchem Fall er aber mit einer Pelérine versehen sein muß, die in der Regel aus 4—12 übereinander liegenden kleinen Kragen besteht.

Er darf aber dem Kutscher nur bis an's Knie reichen, so daß man die Stulpen und etwas von der Lederhose beziehungsweise die Strümpfe in ihrer ganzen Länge sehen kann (fig. 5).

Die Paletots für Bedienten reichen dagegen bis auf die Füße (fig. 6).

Der Kutscher-Paletot muß an den Seiten Taschen, mit Patten besetzt haben, während diese bei den Paletots der Grooms und Reitknechte fehlen.

Soll ein zweiter Stallmann den Kutscher begleiten, so wird er genau wie letzterer angezogen.

Fährt dagegen ein Diener mit, so trägt derselbe einen zugeknöpften Frack und entweder Strümpfe und Schuhe, oder, hat der Kutscher Lederhosen und Stulpenstiefel an, lange Hosen in der Farbe des Fracks. (Diese in der Westensfarbe.)

Es erübrigt nun noch des Interimsanzuges der Stallleute Erwähnung zu thun.

Beim Morgendienst, dem Putzen, Reinigen des Stalles, kann man nicht genug empfehlen, daß die Leute lediglich mit Hemd, Hosen und Schuhen bekleidet sind.

Sie können dann ihre Arbeit verrichten, ohne durch unnütze Kleidungsstücke belästigt zu werden. Auch sind sie nicht genötigt aus Rücksicht auf ihre Sachen, sich mit Wasser u. s. w. in acht zu nehmen.

Der Kutscher kann mit Lederhosen und Stulpenstiefeln, einem Jacket und Weste aus hellem, sogenanntem „Stallanzugs-

tuch“ bekleidet werden, oder auch eine lange Hose von diesem Stoff tragen (fig. 7).

Sehr hübsch sehen Stallanzüge von Manchester mit englischen

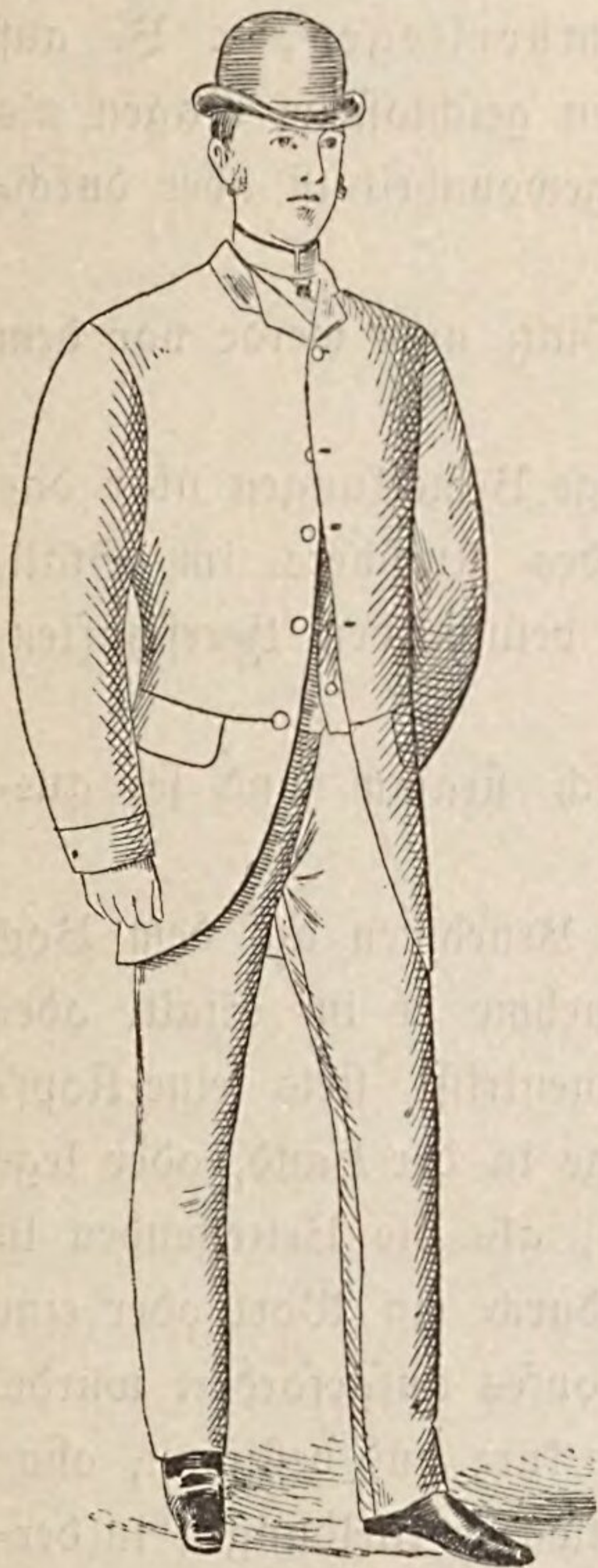


fig. 7.

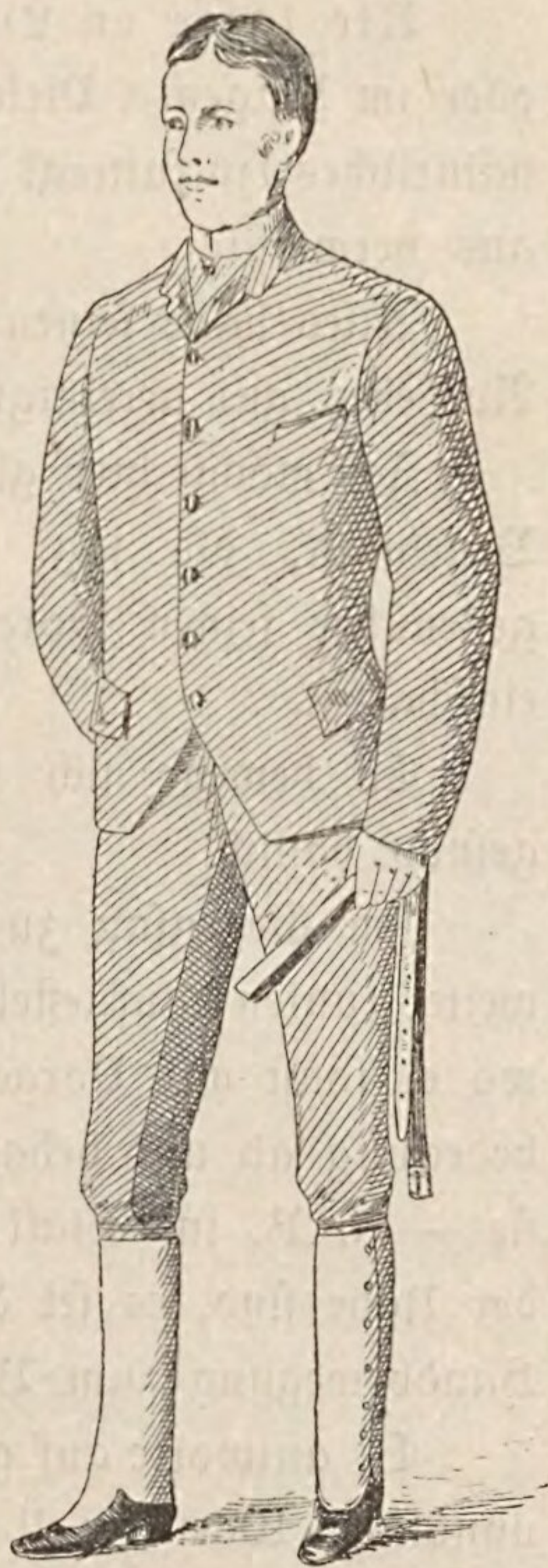


fig. 8.

Reit-Gamaschen aus, doch stellt sich der Preis eines solchen Anzugs ziemlich hoch. (90—100 Mark) (fig. 8).

Auch im Stallanzug befließige sich der Kutscher größter Sauberkeit und Accurateffe und forge besonders stets für reine Wäsche (Kragen, Kravatte). Er ist dadurch außerdem schneller im Stande, sich die Livree anzuziehen, wenn er fahren soll.

Kehrt er von einer Ausfahrt zurück und ist kein weiterer Dienst unmittelbar in Aussicht, so kleide er sich möglichst bald um und ziehe den Stallanzug an.

Er soll seine Sachen möglichst gut aufheben.

Nie lasse er Livreestücke umherliegen, z. B. auf oder im Wagen. Viele Kutscher sehen geschlossene Wagen als natürliches Hutfutteral an; diese Angewohnheit ist aber durchaus verwerflich.

Alles habe seinen bestimmten Platz und werde vor dem Aufheben gut gereinigt.

Ich möchte hier gleich noch einige Bemerkungen über das Benehmen, die sog. Manieren des Kutschers im Stall, gegenüber seinen Vorgesetzten oder besuchenden Herrschaften, einschalten.

Er bewege sich stets militärisch stramm und sei ausgesucht höflich.

Im Gegensatz zu den für das Benehmen auf dem Bock weiter unten aufgestellten Regeln nehme er im Stall, oder wo er sonst mit Vorgesetzten zusammentrifft, stets seine Kopfbedeckung ab und behalte sie so lange in der Hand, oder lege sie — z. B. im Stall — bei Seite, als die Betreffenden in der Nähe sind, es sei denn, daß er durch ein Wort oder eine Handbewegung zum Bedecken des Kopfes aufgefordert würde.

Er antworte auf gestellte Fragen kurz und bestimmt, ohne unnötigen Wortschwall und bringe etwaige Meldungen in derselben Art vor.

Er antworte mit „zu Befehl“ oder „sehr wohl“, niemals aber mit „schön“ oder „gut“.

Zum Schluß dieses Abschnitts hielt ich es nicht für überflüssig, noch in drei Illustrationen den Kutscher in „Gala-Livree“



fig. 9.

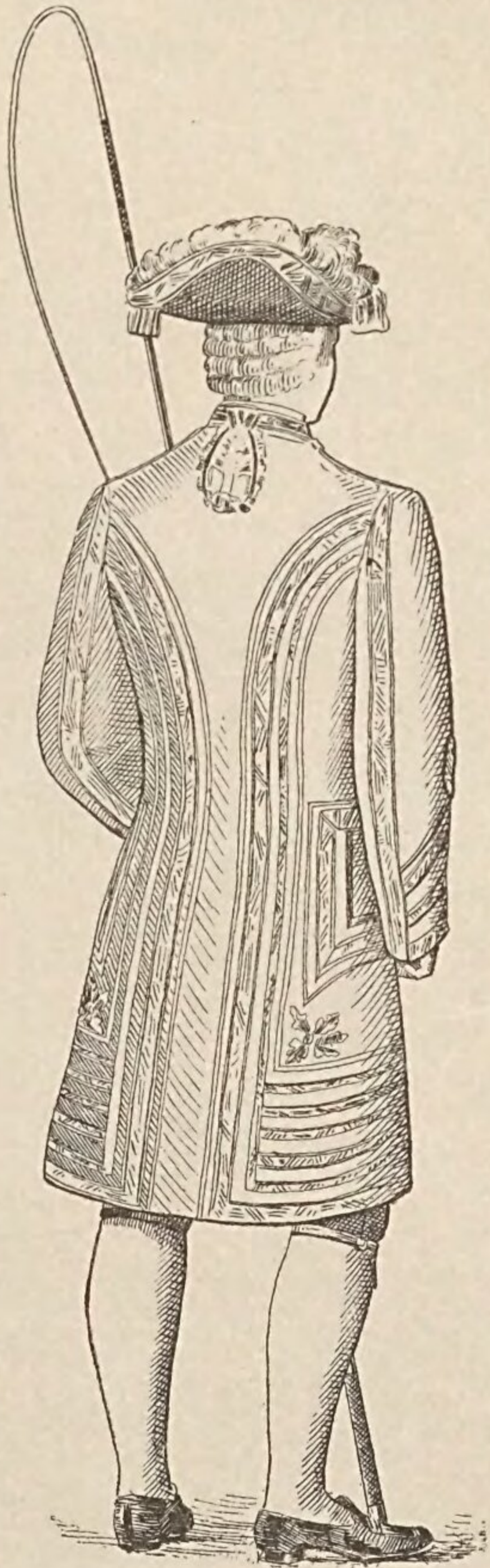


fig. 10.

dem Leser vorzuführen. Von einer eingehenden Beschreibung dieses Anzugs glaube ich um so eher absehen zu können, als

Heinrich XXVIII. Prinz Reuß.

einerseits die Bilder sich selbst erklären, andererseits aber in großen Etablissements, wo Gala-Anspannungen im Gebrauch sind, die Fachkenntnisse über diesen Punkt so gediegene sein dürften, daß jede Anleitung unnötig wird.

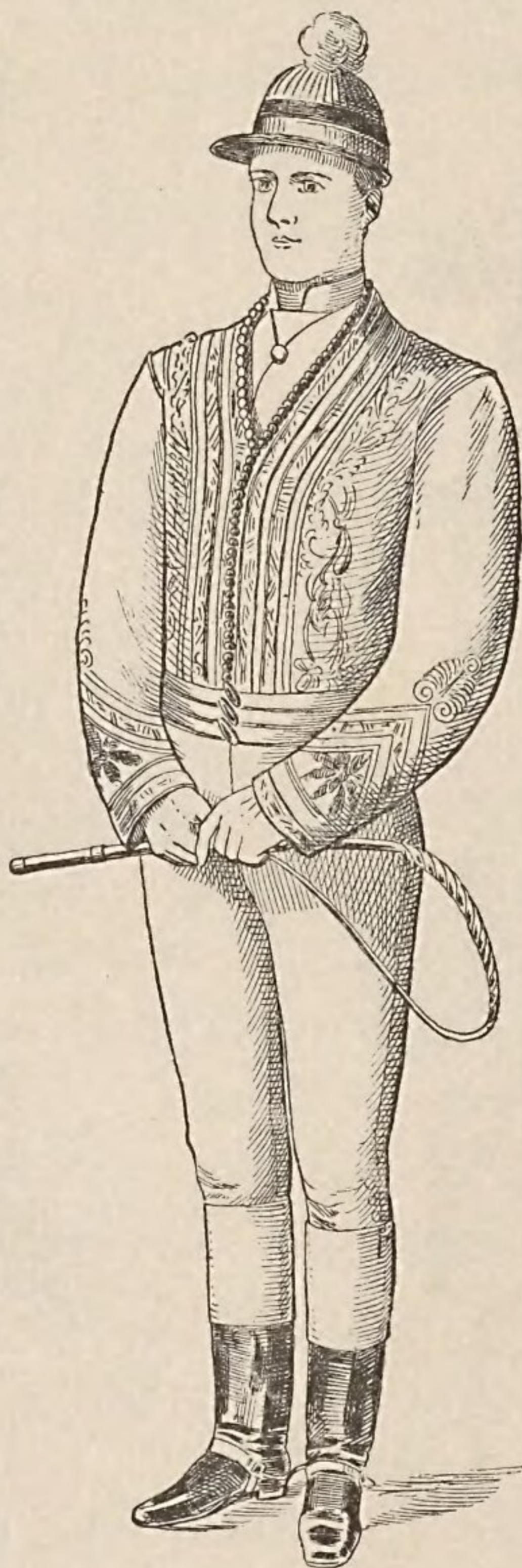


fig. 11.

fig. 9 und 10 zeigt den Anzug des Kutschers auf dem vom Bock (mit großer Bockdecke) gefahrenen Gala-Wagen.

fig. 11 den des Stallmanns zu Pferde bei großen Gala-Auffahrten ic. und zwar entweder als Reiter der Sattelpferde

bei Double-Daumont-Anspannung oder des Reiters des Sattel-
pferdes beim vordersten Paar eines Gala-Sechserzuges.

Ich brauche wohl nicht besonders hervorzuheben, daß diese
beiden Arten von Anzug nur bei großen Gelegenheiten und
in Verbindung mit den speziell zu diesem Zweck vorhandenen
Gala-Wagen und Gala-Geschirren zur Anwendung kommen
dürfen.



Im Stall besleißige sich der Kutscher einer peinlichen, bis zur Kofetterie gehenden Ordnung und Sauberkeit.

Es giebt so viele kleine und billige Hilfsmittel, die dem Stall ein angenehmes Aussehen verleihen.

Der Mann flechte eine Matte aus Stroh (fig. 12), die längs

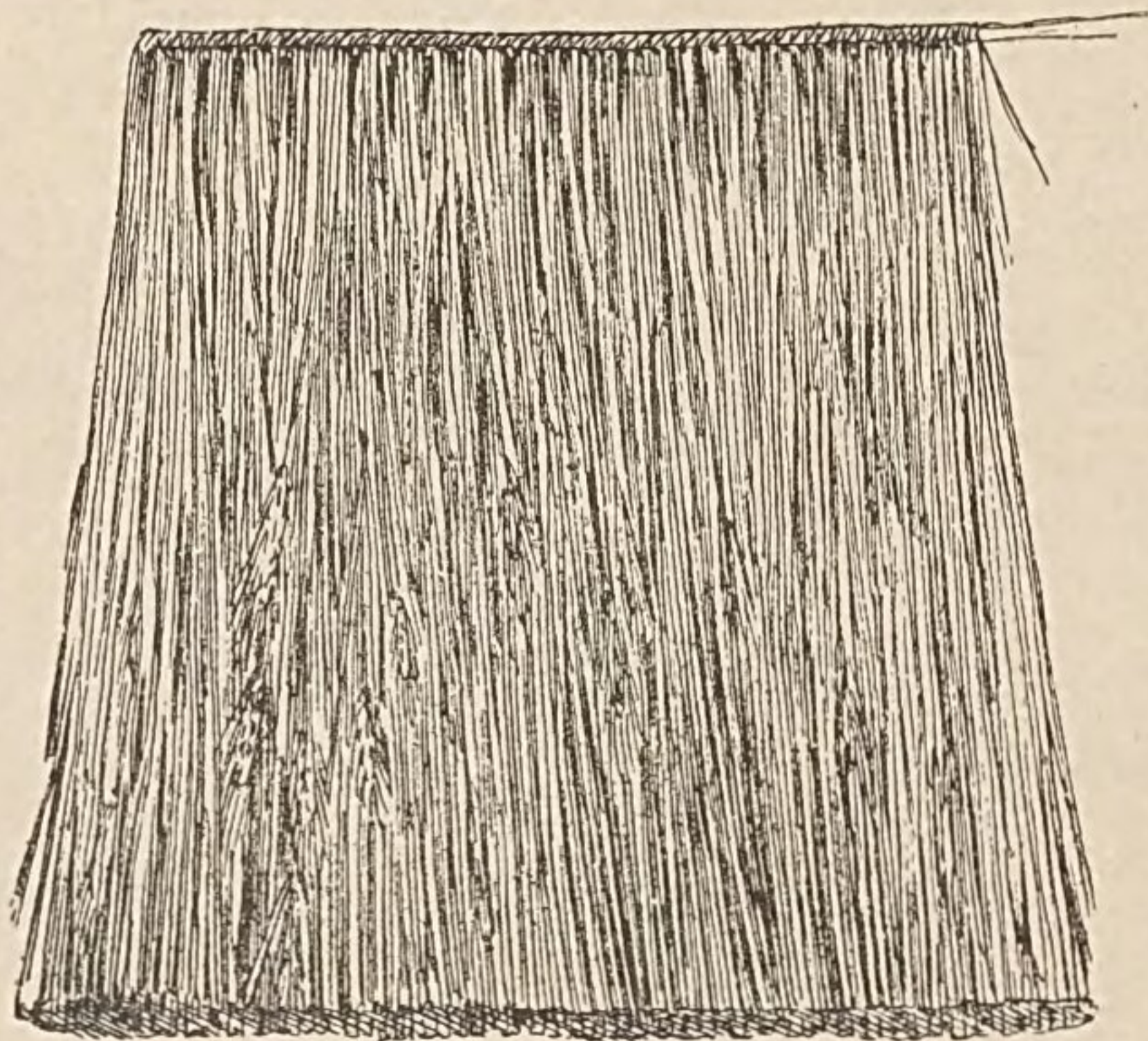


fig. 12.

der Standenden gelegt wird. Durch Einflechten von Ähren oder bunten Bändern lassen sich sehr hübsche Effekte erzielen. Wie eine solche Matte gemacht wird, läßt sich schriftlich schwer beschreiben, doch will ich versuchen, eine annähernde Anleitung dazu hierher zu setzen.

Man spanne zwei lange Schnüre (fig. 13a) straff von einer Wand zur anderen, erfasse mit der linken Hand einen

langen Strohalm in der Mitte und halte ihn unter die Schnüre. Nun biege man mit der rechten Hand das abgewendete Ende des Halms über die äußere Schnur auf sich zu und stecke es zwischen den beiden Schnüren durch (fig. 13b). Dann wird die andere Hälfte des Halms über

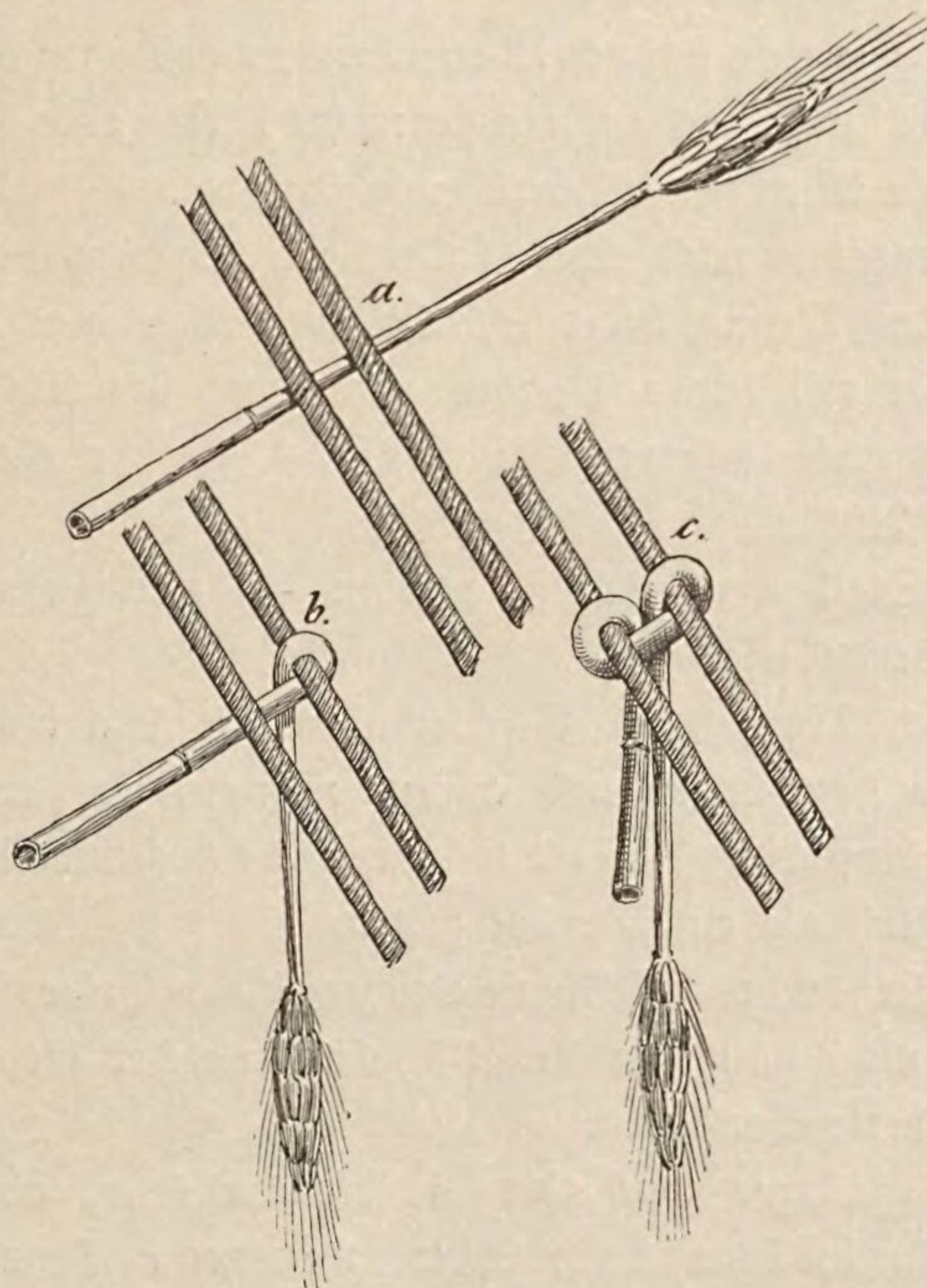


fig. 13.

die inwendige Schnur gebogen und ebenfalls zwischen den beiden Schnüren durchgesteckt (fig. 13c).

Die Halme hängen nun herab, werden straff angezogen und schließlich mit einer Schere an ihren herabhängenden Enden verglichen. Auf diese Art reiht man Halm an Halm, bis die Matte die gewünschte Länge erreicht hat. Schließlich sei noch

bemerkt, daß die Schnüre hier der größeren Deutlichkeit wegen, weiter auseinander liegend gezeichnet sind; sie liegen natürlich dicht zusammen.

Daß ein öfteres Weißen der Wände, soweit sie mit Kalk abgerieben sind, einen sehr vorteilhaften Eindruck hervorbringt, liegt auf der Hand.

Doch hüte man sich vor Übertreibungen und ganz besonders davor, Stellen zu weißen, mit denen die Pferde oder Geschirre, ja selbst die Menschen in Berührung kommen.

Ich entsinne mich eines Falles, wo in Abwesenheit des Besitzers das Weißen seines Stalles angeordnet war.

Als er mit seinen Pferden zurückkam, bot sich uns — ich befand mich in seiner Gesellschaft — ein wahrhaft überraschender Anblick.

Der Stall war geweißt worden — und zwar in der ausgiebigsten Weise.

Decken, Wände, die Geschirrhaken, die Standsäulen, ja sogar eine Bore innen und außen, prangten im leuchtenden Kleide der Unschuld. Daß die Krippen nicht auch bemalt waren, konnte füglich als ein Wunder gelten.

Die Freude des glücklichen Besitzers dieses Gespensterstalles entsprach nicht ganz der des Künstlers, welcher dieses weiße Gemälde verbrochen hatte.

Noch geringer war aber die des Kutschers, als er am anderen Morgen seine braven Schwarzbraunen in Grauschimmel verwandelt fand.

Obwohl es eigentlich außerhalb des Rahmens dieser kleinen Schrift liegt, kann ich mir doch nicht versagen, noch einige weitere Bemerkungen über Interieurs von Stallungen hierher zu setzen. Von einer Beschreibung über Stallbauten u. s. w. muß ich jedoch absehen, da dies zu weit führen dürfte.

Ich beginne mit dem Stallgang. Derselbe sollte, ist

nur eine Reihe Stände vorhanden, wenigstens 1,70 bis 2,50 m breit sein.

Bei zwei Standreihen möchte ich aber befürworten, den Gang bis auf 3,50 resp. 4 m zu verbreitern.

Was nun das Material anbelangt, aus dem ein Stallgang besteht, so gebe ich einem festen Lehmschlag, auf den eine ca. 2—3 cm starke Kieschicht gebracht wird, vor allen anderen Systemen den Vorzug. Ausdrücklich bemerke ich aber, daß es wirklicher fester Kies sein muß und nicht jenes Konglomerat aus Lehmklümpchen, kleinen Steinen etc., das man z. B. in Sandgegenden mit dem heuchlerischen und trügerischen Namen Kies beehrt hat. Natürlich muß der Kies öfter mit einem Rechen geebnet werden.

Was mich in erster Linie für diese Art des Stallganges einnimmt ist, daß die Pferde darauf nicht ausgleiten können.

Wenn auch jeder denkende Kutscher, im Winter, bevor er seine Pferde in den Stall zurückbringt, den Schnee aus den Hufen entfernt, so ist doch bei der wirklich erstaunlichen Gedankenlosigkeit mancher Stallleute der entgegengesetzte Fall nicht undenkbar.

Ein Hinfallen der Pferde, wenn sie mit Schneebällen in den Hufen auf Stein geführt werden, ist aber zum mindesten nicht ausgeschlossen, während dies auf einem Kiesgang nicht passieren kann.

Daß man in größeren Etablissements in der Lage ist, die Pferde auch im Trabe auf dem Stallgang vorzumustern, dürfte auch unter die Vorteile dieses Kiesganges zu rechnen sein.

Nebenbei sei noch bemerkt, daß die eben beschriebene Art des Stallganges auch die billigste ist.

Nächst dem Lehmschlage mit Kies eignen sich Ziegel sog. Klinker sehr gut zur Pflasterung der Stallgasse, doch wird — auch bestes Material vorausgesetzt — hierbei nicht zu vermeiden sein, daß ein Ziegel sich schneller als der andere

abnutzt, wodurch Unebenheiten entstehen, die ja keinen direkten Nachteil herbeiführen, wohl aber dem Stallgang ein liederliches und schmutziges Ansehen geben. Die Ziegel müssen auf die hohe Kante gestellt und auf Verband gepflastert werden.

Ist der Gang in dieser Art gepflastert, so streiche man denselben mindestens einmal wöchentlich mit roter Wasserfarbe (englisch=rot) die in jeder Droguenhandlung, für wenige Pfennige das Pfund, zu haben ist. $\frac{1}{2}$ Pfund genügt um das Wasser eines Eimers, (der selbstredend nur noch zu

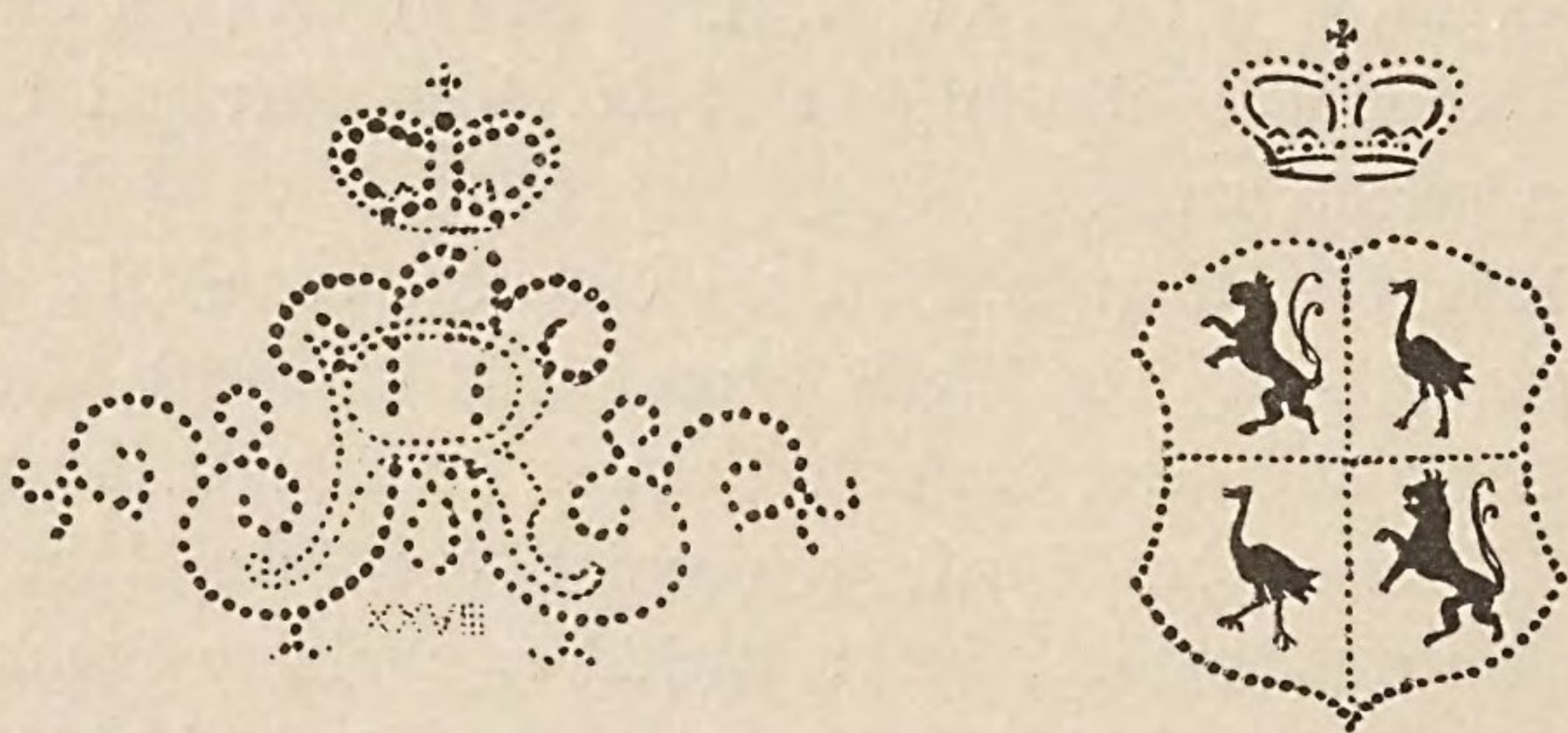


fig. 14.

diesem Zweck benutzt werden kann) so intensiv zu färben, daß man einen ziemlich großen Stallgang damit streichen kann.

Weißer Sand zu streuen kann nicht empfohlen werden, da es unordentlich aussieht. Sehr hübsch nimmt es sich dagegen aus, wenn man sich aus Pappe oder dünnem Blech Schablonen verfertigen läßt und mit diesen, vermittelt weißen oder bunten Sandes, Wappen, Namenszüge u. s. f. auf den Stallgang — etwa in der Mitte und an den Enden — schabloniert (fig. 14).

Lehmschlag mit Kies und Pflasterung mit Klinkern sind eigentlich die beiden einzigen Methoden, die sich bei Anlagen von Stallgängen dauernd bewährt haben.

Zwar giebt es ja noch unzählige, doch haben sie alle

mehr oder minder große Nachteile. Holzwürfel ziehen die Feuchtigkeit zu sehr an, werden glatt und sind in sanitärer Hinsicht nicht zu empfehlen.

Steinplatten und Asphalt sind zu glatt, und was endlich das sog. Kopspflaster anbelangt, so ist es wohl, zum Heile der Pferde und der Portemonnaies der betreffenden Pferdebesitzer, längst aus jedem anständigen Stalle verbannt.

Das Unpraktischste, was ich je gesehen habe, waren geriefte Metlachplatten, die — ich kann es nicht leugnen — sehr hübsch ausfahen. Doch war auf diesen Platten eine derartige Glätte, daß man nur unsicher zu gehen vermochte, und kann man demnach ermessen, wie die unglücklichen Pferde darauf herumglitschten. Als Vorübung für Glatteis mag es ja recht praktisch sein, doch würde ich meinen Pferden lieber derartige gymnastische Übungen ersparen.

Noch wichtiger als das Material des Stallganges ist dasjenige, welches zum Fußbodenbelag der Stände Verwendung finden soll, doch ist es wohl unbestritten, daß sich hierzu Klinker am besten eignen.

Man unterschätze aber ja nicht die nachteiligen Folgen der Kälte, welche jeder Stein mehr oder weniger ausstrahlt und farge nicht mit der Streu.

Bohlenbelag, wie er in vielen, namentlich alten Ställen vorkommt, ist durchaus zu verwerfen.

Wie bekannt, liegen die Bohlen hohl über einer mehr oder minder tiefen Grube.

Ganz abgesehen davon, daß man hierdurch die Dünger- resp. Jauchengrube in ein oder mehreren Exemplaren im Stall hat, können, wenn die Bohlen schlecht und brüchig werden, durch Einbrechen der Pferde sehr ernste Unfälle vorkommen.

Der Geruch der in Ställen mit solchen überbrückten Senkgruben herrscht, hat bekanntlich selbst für wenig empfindliche Geruchsorgane etwas geradezu Beleidigendes. Dies ist aber

noch der geringste Uebelstand. Davon, daß es auf der Erde zieht, kann man sich schon im Zimmer leicht überzeugen. Jeder Stubenhund liegt, wenn er irgend kann, gern auf einem Kissen, dem Sopha &c. und es wäre unrichtig, wollte man den Grund hierfür nur darin suchen, daß der Hund gern weich liegt.

Er sucht vielmehr dem Zuge aus dem Wege zu gehen und wird lieber auf einer harten Bank hoch, als auf weichem Teppich unmittelbar an der Erde liegen.

In Ställen mit Bohlen, unter denen oben genannte Gruben sich befinden, ist es nicht schwer, die Schädlichkeit dieser Einrichtung zu beweisen.

Man bücke sich nur einmal und halte die Hand dicht über die Bohlen.

Außer einem pestilenziälischen Gestank wird man auch einen infernalischen Zug wahrnehmen und ich sollte meinen, die eine oder die andere dieser Unannehmlichkeiten wäre genügend, um diese Art von Fußboden aus dem Stall zu entfernen.

Die Bohlen wirken durch ihre hohle Lage fast wie der Kohlenrost eines Kamins und bei einigem Nachdenken wird man zugestehen müssen, daß dieser beständige Zug, dem die Beine und Hufe der Pferde einen großen Teil des Tages, sowie die ganze Nacht, unmittelbar ausgesetzt sind, den Tieren nachteiliger sein muß, als manche Erkältungsgefahren, vor denen man sie draußen sorgfältig zu schützen sucht. Daß außerdem der Aufenthalt in diesem Pestgestank auf die Augen und Atmungsorgane der Pferde einen schädlichen Einfluß haben muß, liegt auf der Hand.

Auch Ratten finden sich bald ein und pflegen in den Gruben förmliche Bestüte anzulegen.

Daß übrigens feuchtes Holz — und Bohlen sind durch den Urin der Pferde immer feucht — äußerst glatt ist, wird jeder bestätigen müssen. Man denke nur z. B. an die Glätte auf einem Brettersteg bei Regen.

Kann oder will sich der Besitzer aus irgend einem Grunde von den Bohlen nicht trennen, so schütte er wenigstens die Gruben zu und Sorge durch Drainage des Untergrundes für genügenden Abfluß der schädlichen Stoffe.

Die gerügten Uebelstände werden, wenn auch nicht beseitigt, hierdurch doch etwas abgeschwächt. Asphalt als Pflasterung der Stände zu nehmen, kann nur widerraten werden, denn er bröckelt mit der Zeit durch das Scharren der Pferde los. Eher anwendbar ist Cement, doch haben beide Materiale den Nachteil großer Glätte.

Wie ich schon Eingangs bemerkte, bleiben Klinker das geeignetste; kalt sind sie natürlich ebenso wie alle Steine, beziehungsweise Asphalt und Cement, doch kann man durch reichliche Streu diesem Uebelstand abhelfen.

Natürlich giebt es noch ungezählte Arten von Pflasterungen, ich beschränke mich aber auf obengenannte Arten.

In großen Etablissements pflegt der Geldpunkt keine Rolle zu spielen und wird der Besitzer eines solchen Stalles sehr wohl in der Lage sein, sich ein geeignetes Pflaster für schweres Geld legen zu lassen.

Anders im kleineren Stall. —

Hier wird nicht nur gefragt, „was ist praktisch“, sondern auch „was kostet es“. Aus diesem Grunde möchte ich nicht verfehlen, die Beschreibung einer Pflasterungsart hierherzusetzen, die ich zwar selbst zu erproben, noch nicht in der Lage war, die aber nicht nur praktisch, sondern auch billig zu sein scheint; C. Weber schreibt in seinem vor-
trefflichen Werk „Die Statthaltung der Pferde“ über eine Pflasterung der Stände mit Lehm folgendes:

„Der Lehm Boden bedarf noch einer besonderen Ausführung. für Fohlen- und Laufstallung, wo die Tiere einzeln und in größerer Zahl darauf herumgehen und natürlich stets Streu haben, genügt derselbe vollkommen und hat vor anderem sogar

noch Vorzüge, ich hatte ihn auch schon in einzelnen Ständen für Offizierspferde ausgeführt, die angehängt wurden; aber trotz der soliden Ausführung und der langen Dauer, hat er mir damals doch nicht vollkommen genügt, weil die Bedienten mit der liegenden Streu noch unbekannt und nur sehr schwer dahin zu bringen waren, genügsam einzustreuen, deshalb wurden die Stände in der Mitte öfter ausgetreten. Nachdem aber 4 Pfd. Stroh und mehr genehmigt sind und die Sache überhaupt nicht mehr so fremd ist, genügt ein Lehmschlag vollkommen und ich ziehe ihn in mancher Beziehung sogar dem Steinpflaster vor. Der Lehm Boden hat, wenn auch die Streu vorne, namentlich im Anfange zurückgescharrt wird, einen besseren Einfluß auf die ohnedies mehr leidenden Vorderhufe, und wird er ausgetreten, so ist er leicht vom Stallburschen selbst zu reparieren; außerdem aber wirkt er noch besonders vorteilhaft, weil der Lehm einen großen Teil der Stallgase absorbiert und bindet.

Er ist auch billig und schnell bereitet. Früher machte ich den Lehm zu diesem Behufe erst naß, ließ ihn mit kurzem Stroh, Flachsagen u. s. w. durchtreten und behandelte das Ganze wie eine Dreschtemne. Da gab es dann viele harte und unangenehme Arbeit, niemand wollte gern daran. Das Trocknen des Standes oder Ganges dauerte sehr lange Zeit. Der Stall konnte nicht besetzt werden oder es gab starke Eindrücke auf dem Boden und namentlich bekam die Oberfläche immer wieder Risse, weil die untere Schicht nur langsam trocknete und sich zusammenzog; diese Risse aber konnten oft mit vielem Arbeitsaufwand nicht mehr oder nicht gut beseitigt werden.

Zeit, Umstände und Not sind oft die Lehrmeister des Guten, und so ging es auch hier. Vor mehreren Jahren sollte ein gebrückter*) Stall mit mehreren Ständen umgearbeitet werden.

*) gebrückt — Provinz. für Bohlenbelag.

Es hausten darin die Ratten in Unmasse und alles Gift half nichts. Der Gestank war unerträglich. Es war aber schon Oktober, es trocknete nicht mehr viel, die Pferde sollten, um Unbequemlichkeiten zu vermeiden, bald wieder eingestellt werden können, es sollte überhaupt nicht viel Umstände machen, um dem Mieter des Stalles nicht unangenehm zu werden und ihn für die Sache zu gewinnen. Ich riskierte es, ließ die Stände ausräumen und reinigen, mit Steinen und Geröll auffüllen, den lufttrockenen Lehm durchs Gitter werfen und schlagen, und es that sehr gut.

Ich will nun zur Nachahmung das beobachtete Verfahren kurz mitteilen:

Ist der Barren nicht gar zu hoch, oder kann er ohne besondere Mühe und Kosten herabgesetzt werden (denn ich halte sehr viel auf einen sehr niedrigen Barren), so wird stets von vorn herein Rücksicht genommen, das oft übermäßige Gefälle des Standes möglichst zu beseitigen, den Boden ganz horizontal zu machen. Es kommen die Bohlen weg, die Mulde und der Kanal werden geleert und gereinigt, wenn nur etwas defekt, ganz entfernt, der morastige oder infizierte Untergrund ausgehoben, durch neuen ersetzt und mit Steinen, Gerölle oder Sand ic. so weit horizontal ausgefüllt und gestampft, daß bis zum projektierten Niveau der neuen Bodenfläche noch eine Höhe von höchstens 10—15 cm abgeht; 2¹/₂—5 cm dieser Höhe werden mit Gaskalk, wo man ihn haben kann, ausgefüllt und geebnet, da derselbe erfahrungsmäßig sehr geeignet ist, Ratten ic. zu vertreiben oder fernzuhalten, die 10 cm, die nun noch übrig sein müssen, werden gleichmäßig mit beigefahrenem, lufttrockenem, ziemlich reinem Lehm, dessen größere Brocken zerkleinert werden, angefüllt und etwas fest getreten, ein anderer Teil des Lehms wird schon vorher oder jetzt durchs Gitter oder ein großes Sieb geworfen und noch 2—3 cm hoch über das projektierte Niveau ausgebreitet, dazu legt man auf beide Seiten des Standes eine

Längslatte der angegebenen Höhe entsprechend ein, richtet sie horizontal, schüttet den Lehm an, überstreicht ihn mit einer dritten Latte, die in ihrer Länge der Distanz der beiden anderen, oder der Breite des Standes entspricht, nimmt dann die Längslatten heraus und füllt deren Raum nun nachträglich mit demselben Lehm aus.

Will man die Sache recht gut und dauerhaft machen, namentlich in den Gängen — unter der Streu ist es gar nicht nötig — so mischt man die letzten 2¹/₂ bis 5 cm hohen Schichten des Lehms mit gußeisernen Drehspänen, im Verhältnis von 6 zu 1 und breitet sie dann an; man kann auch wohl auf die Oberfläche noch etwas überstreuen. Früher mengte ich die ganze Lehmschicht damit, das kommt aber zu teuer und ist unnötig; wo Eisensabriken sind, kann man diese Drehspäne auch Feilspäne — sie brauchen nicht so fein zu sein — leicht haben, nur dürfen sie noch nicht oder nicht viel gerostet haben. Auf Gängen giebt diese Mischung einen sehr schönen und haltbaren Boden, ich ziehe ihn dem Pflaster und Holzboden weit vor und glaube, daß in dieser Art ein ganz guter Boden für Beschlagbrücken sich herstellen ließe, namentlich, wenn man die Eisenspäne in etwas gleicherem Verhältnisse nimmt; die Eisenspäne oxydieren, setzen Rost an und verbinden sich mit dem Lehm zu einer ziemlich gleichartigen festen Masse.

Wenn nun alles eingefüllt und geebnet ist, wird die Oberfläche mit einer gewöhnlichen Patsche — ein starkes Stück eichener Bohlenchwarte, etwa 50 bis 60 cm lang, 24 bis 30 cm breit und 5 bis 7 cm hoch, mit schräg eingesetztem Stiel — leicht andrückend übergangen, dann leichter und fortschreitend stärker überschlagen, bis der Boden wenig mehr nachgiebt, wenn es pressiert, kann Alles in einem Tage geschehen.

Der Lehm enthält, auch lufttrocken, noch immer so viel Feuchtigkeit, daß er gut konglomeriert und die Arbeit ist sehr

bedeutend erleichtert und verkürzt. Ist er wirklich zu trocken, so kann man die Oberfläche leicht mit Wasser aus einer feinen Gießkanne oder noch besser mit eingetauchten Handkehrwischen aus Borsten befeuchten, einige Stunden anziehen lassen und dann schlagen. Ist er aber zu feucht und hängt sich Lehm an die Patsche, so streut man Sand, Asche oder Kalk darüber. Eine leichte, obere Schicht von Gaskalk macht sich auch ganz gut.

Eine zweispännige Fuhr Lehm reicht auf 240—290 □ cm; einen billigeren, dabei angenehmen, guten und gesunden Boden kann es also nicht wohl geben, besonders für den Oekonom, der zuletzt noch den nach Jahren durchdüngten Lehm auf seine sandigen Aecker fahren kann.

Vor jedem neuen Bodenbelage, sei es nun Pflaster oder Cement, oder einfacher Lehmschlag, muß immer der alte, infizierte, mit Jauche durchtränkte Boden sorgfältig ausgehoben und neuer, reiner und trockener eingefüllt werden, damit die Gefahr jedes Gärungsprozesses beseitigt ist. Namentlich ist dies nötig nach vorherigem gewöhnlichem Pflaster, durch dessen viele nur mit Sand gefüllte oder ausgekehrte Fugen sich der poröse Boden mit Jauche und faulenden animalischen Stoffen füllte, die sich in selben zu ansehnlicher Tiefe und Breite ausdehnen. Es entsteht auf solche Weise ein eigentümlicher Zersetzungs- und Verwesungsprozeß, dessen Produkte die Luft des Stalles und das Blut der Tierkörper vergiften und so zu einer Masse sporadischer und Seuchefrankheiten die oft dunkle ungeahnte Ursache bilden.

Die Richtung der Standfläche soll stets horizontal sein.

Letzterem kann ich nur zum Teil beistimmen; von jeglicher Neigung des Standes abzusehen, halte ich nur dann für thunlich, wenn die Pferde, wie im Kaiserlichen Leibstall zu Berlin oder im K. u. K. Marstall zu Wien abgerichtet sind, nur in ein von der Stallwache untergehaltenes Gefäß zu stallen. Da dieses

Verfahren aber eine ständige Stallwache voraussetzt, dürfte es sich in kleineren Ställen nicht empfehlen; deshalb möchte ich einem geringeren Gefälle, etwa 2 cm auf 2,50 m Länge das Wort reden; man hüte sich aber sorgsam davor, ein stärkeres Gefälle anzuwenden.

Wie anstrengend und ermüdend es schon für den Menschen

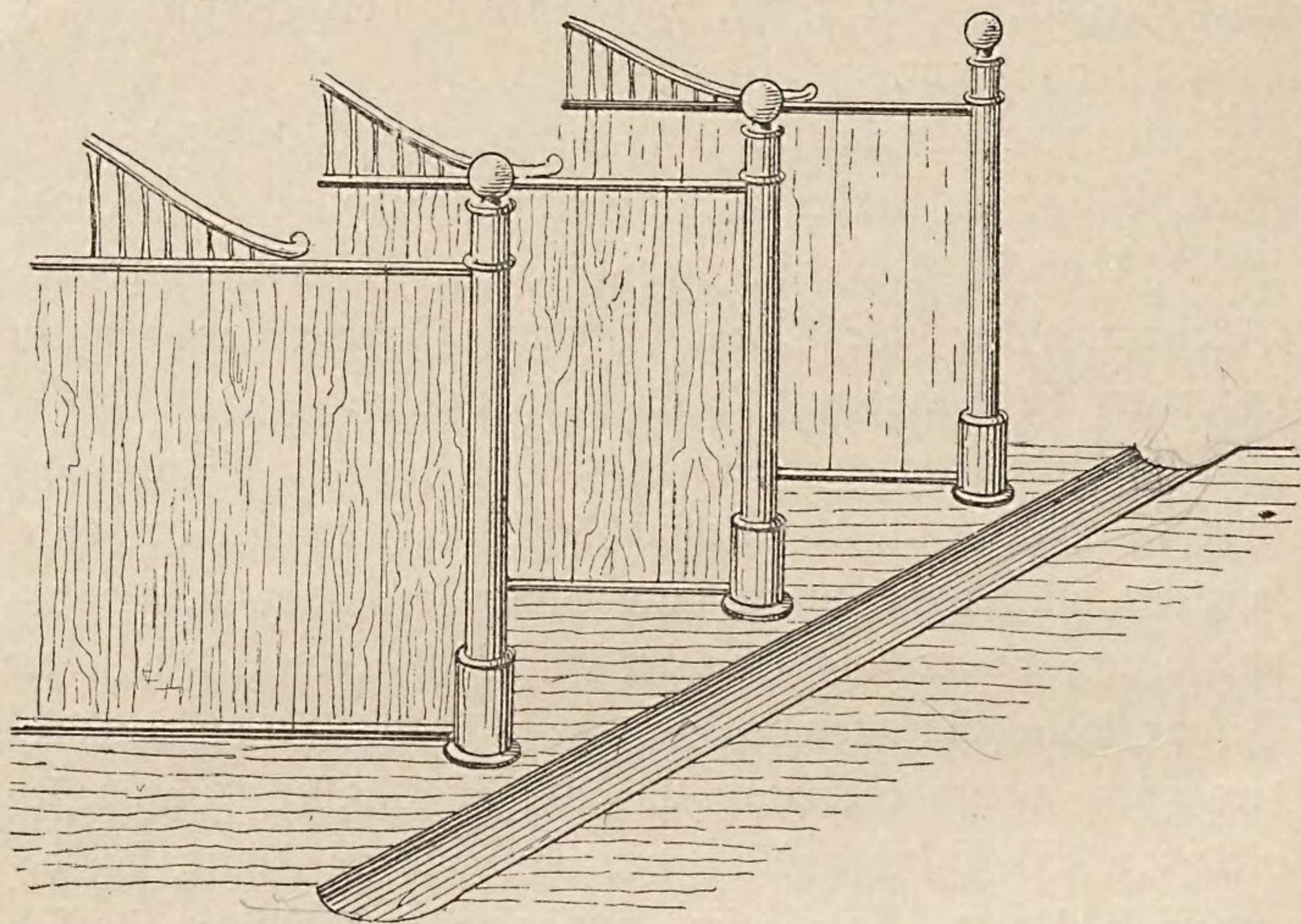


fig. 15.

ist, bergauf zu stehen, kann der kleinste Versuch in dieser Richtung unternommen, beweisen.

Nun denke man sich aber die Last des Pferdekörpers durch die oft übertriebene steile Anlage des Standes zum größeren Teil auf die Hinterhand verlegt, und man wird wohl kaum bezweifeln können, daß dies notgedrungen mit der Zeit einen schädlichen Einfluß auf den Gesamtorganismus der Pferde ausüben muß.

Den Abfluß des Urins aus dem Stall — denn zu diesem Zweck werden ja bekanntlich die Stände abschüssig angelegt — erreicht man am Besten durch Anlage einer offenen halbrunden

— niemals eckigen — steinernen Rinne, die sich mit mäßigem Gefälle hinter sämtlichen Ständen entlang zieht und ins freie mündet. Dort muß aber eine dichte Tonne aufgestellt sein, die öfter ausgeräumt wird, oder der Urin muß unterirdisch mit Röhren in ein Sammelbassin — je weiter vom Stall, desto besser — abgeleitet werden. Die Rinne im Stall mit einer Bohle zu bedecken, kann ich nicht empfehlen, da das Holz den Geruch anzieht und auch leider zum Schaden unserer Geruchs-
nerven weiter giebt.

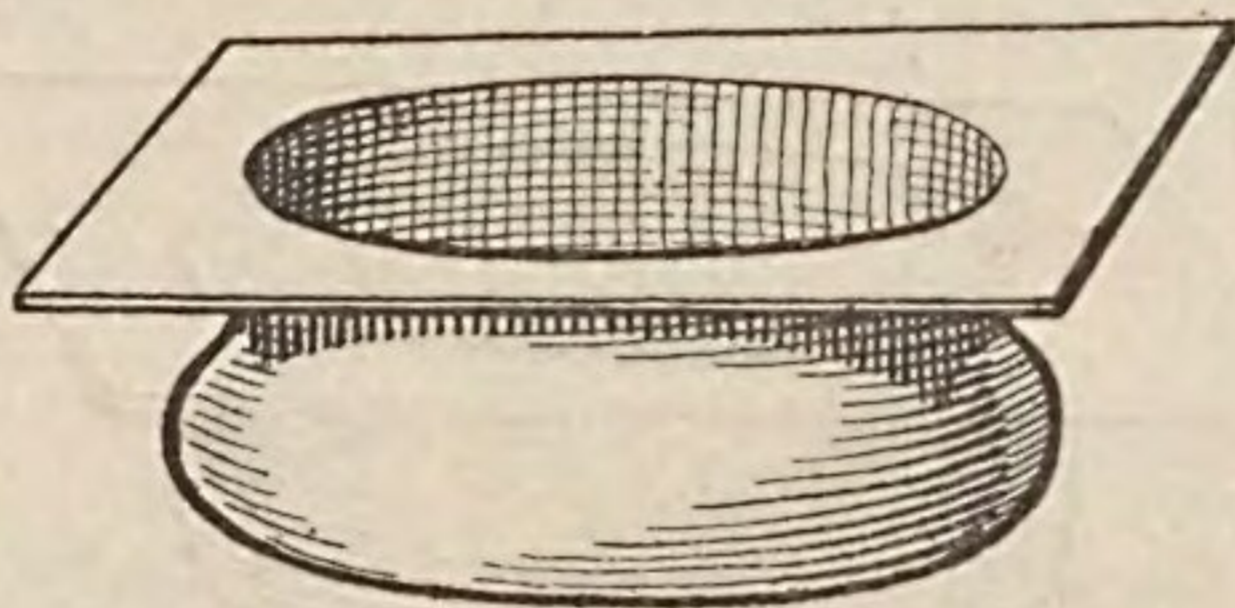


fig. 16.

Hervorheben möchte ich nun noch, daß die Rinne nur von ganz mäßiger Tiefe sein darf, damit die Pferde beim Darübererschreiten — falls sie hineintreten — sich nicht beschädigen. Mindestens 2 mal täglich sollte die Rinne voll Wasser gegossen und mit einem Ruthenbesen sauber ausgefegt werden, um etwaige Rückstände zu beseitigen.

Es dürfte nun wohl so ziemlich alles über Stallgänge und Stände erörtert sein, was ohne zu sehr auf Details einzugehen, nützlich anzuführen war und möchte ich nunmehr noch einiges über die Krippen erwähnen.

Was nun dieselben anbelangt, so empfehlen sich alle Sorten eher, als Holz-Krippen, wie man sie in alten Ställen findet.

Man wähle eine muldenförmige, deren obere Oeffnung kleiner als die Basis der Krippe ist. Man vermeidet dadurch, daß die Pferde das Futter leicht herauswerfen. Zur Sicherheit hierfür kann man noch ein Paar Eisenstangen querüber befestigen, die das Pferd nicht beim Fressen genieren, wohl

aber das Herausstreuen des Futters fast unmöglich machen (fig. 16 u. 17).

Mit den jetzt vielfach in Gebrauch befindlichen gußeisernen Krippen, habe ich keine guten Erfahrungen gemacht. Ich ließ dieselben, da sie praktisch erschienen und billig sind, in einem Stall für Ackerpferde anbringen. Da aber die Mulden sehr klein und die Wandungen sehr dünn sind, so erwärmen sich die Krippen in unglaublich kurzer Zeit durch das Hineinpusten der Pferde und gleichzeitig das Futter.

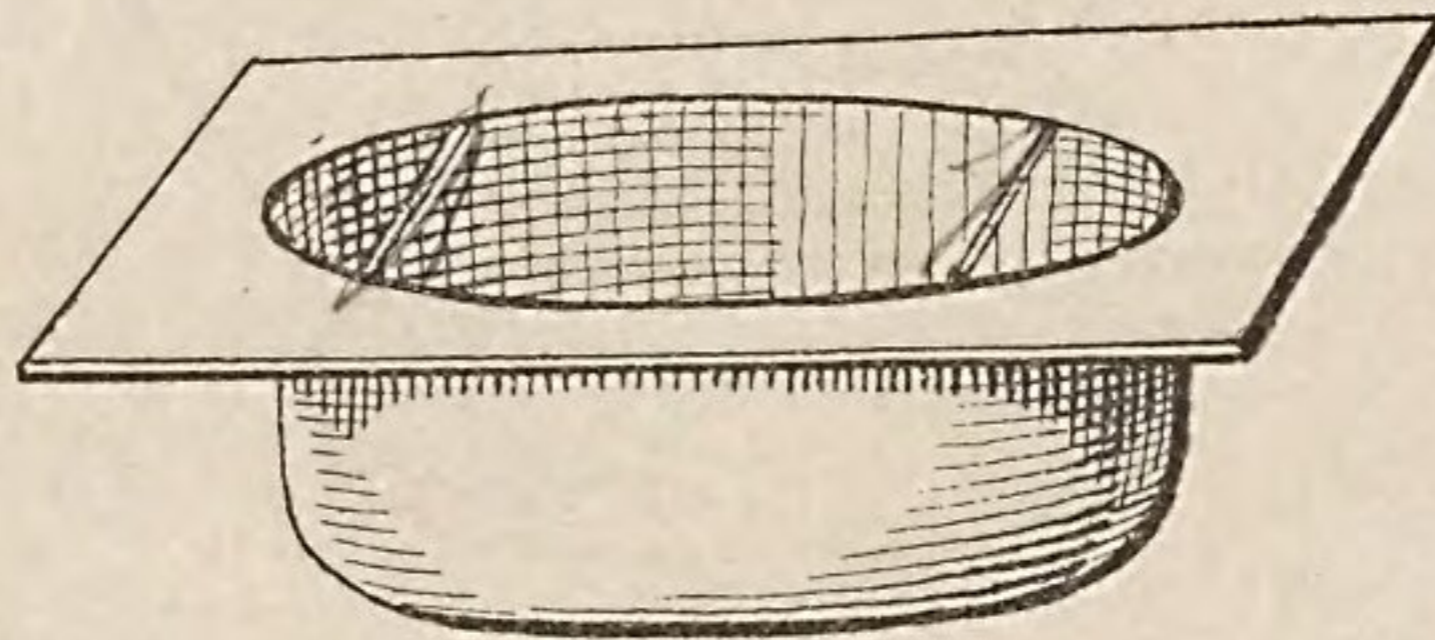


fig. 17.

Besonders bei etwas gierigen Fressern — bei denen nebenbei bemerkt einige faustgroße Kieselsteine auf den Hafer gelegt, sehr wohlthätig wirken — wird man dies leicht beobachten können.

Es tritt dann merkwürdiger Weise — les extrêmes se touchent — derselbe Fall ein wie bei lauen schlechten Fressern, die das Futter erst warm blasen und dann liegen lassen.

Ich würde aus diesem Grunde stets Krippen von Stein oder Cement den Vorzug geben.

Ganz besonders aber möchte ich vor hohen Krippen warnen. Es ist eine leider nur wenig bekannte, aber nur zu begründete Thatsache, daß Pferde, die lange an sehr oder zu hohen Krippen fressen mußten, leicht Senkrücken bekommen.

Außerdem liegt es doch in der Natur des Pferdes, tief und nicht hoch zu fressen.

Deshalb möchte ich auch die Abschaffung der Raufen — wie es ja glücklicherweise in allen besseren und neueren Ställen geschehen ist — eifrig befürworten.

Man lege lieber neben der Mulde für den Hafer noch eine Vertiefung für Heu an, oder füttere das Heu direkt aus der Krippe. Hafer und Heu gleichzeitig zu füttern, kann doch nur sehr thörichten Pferdewärtern einfallen.

Was soll also die Raufe? Das Pferd zieht das Heu aus derselben, setzt sich dabei unnötiger Gefahr aus, daß ihm Staub und Heuhälme in die Augen fallen, legt es in die Krippe und frißt es dort.

Man lege ihm also das Heu lieber gleich dorthin. Wer befürchtet, daß die Pferde viel Heu dabei zu Boden werfen, kann nicht leugnen, daß dies beim Weg aus der Raufe in die Krippe ebensogut geschehen kann; und hat man gutes, schmackhaftes Heu, so wird das Pferd fast alle Halme sorgsam vom Boden aufklauben.

Ich wiederhole, daß das naturgemäße Fressen des Pferdes das mit gesenktem Kopfe ist.

Sollte Jemand beobachtet haben, daß Pferde in freien offenen Koppeln vorzugsweise mit erhobenem Kopfe von den Bäumen — was der Raufe entsprechen würde — statt mit gesenktem von der Erde fressen, so bin ich gern bereit, mich belehren zu lassen.

Ich komme nun zu den verschiedenen Scheidewänden zwischen den einzelnen Pferden. Fast allgemein wird hierfür die Boge empfohlen. Es soll keineswegs der außerordentliche Nutzen dieser Einrichtung geläugnet werden, denn man ermöglicht dem Pferde nach gethauer Arbeit, sich frei von allem lästigen Zwange ganz der Erholung und Ruhe hinzugeben.

Wo aber viel Licht ist, ist auch viel Schatten, und ich kann nicht verhehlen, daß ich für Bogen mich doch nicht so ohne weiteres zu erwärmen imstande bin. In einem großen Etablissement, wo die Pferde stets in Bogen bleiben können, vielleicht im eigenen Gestüt aufgezogen, nur einige Jahre im Stall bleiben, um dann wieder ins Gestüt zu wandern, halte

ich diese Einrichtung für sehr empfehlenswert. Es kommt in einem solchen Etablissement nicht darauf an, ob bei Neuanlage von Stallungen so und so viel Quadratmeter Platz mehr gebraucht wird, als dies bei gewöhnlichen Ständen der Fall sein würde — resp. ob die Unkosten sich dementsprechend erhöhen. Auch ist es gleichgültig, ob sich die Pferde in Bogen verwöhnen. Im kleineren Stall dagegen spielt der Kostenpunkt schon eher eine Rolle und es ist sehr wesentlich, ob man einen Stall, der zur Aufnahme von 8—10 Pferden z. B. bestimmt ist, doppelt so groß als notwendig baut.

Ist man genötigt, zuweilen den Stall mit seinen Pferden zu wechseln, sei es, daß man vom Lande in die Stadt oder umgekehrt zieht, so stellen sich aber noch andere Nachteile heraus.

Stadtställe mit Bogen sind ein derartiger Luxus, daß man sie fast nie finden wird. Kommt man aber mit Pferden, die an den Aufenthalt in Bogen gewöhnt sind in Ställe, wo nur Stände vorhanden sind, so werden sich die Tiere längere Zeit hindurch ungemütlich fühlen.

Vom Standpunkt des Tierfreundes kann man natürlich die Boge nur warm empfehlen, doch nur, wenn man in der Lage ist, den Pferden immer den Aufenthalt in Bogen zu verschaffen.

Daß die Boge für ein krankes oder lahmes Pferd nahezu unentbehrlich ist, ist bekannt. Ich möchte daher raten, die Pferde für gewöhnlich in Kastenständen aufzustellen, sich aber bei Neuanlage eines Stalles 1—2 Bogen einzurichten, damit man in der Lage ist, ein krankes Tier gut unterzubringen. In Ställen ohne Boge läßt sich fast ausnahmslos eine solche dadurch herstellen, daß man zwei Stände durch Herausnehmen der Scheidewand vereinigt.

Da die Pferde in der Boge frei umhergehen, muß dieselbe auch zum mindesten dort, wo sie mit den Ständen anderer Pferde in Berührung kommt, so hoch eingefriedigt sein, daß

die Pferde nicht den Kopf darüber bringen und ihre Stallgenossen durch Beißen und Necken schädigen und beunruhigen können. Daß man in einer Boge ganz besonders Alles vermeiden muß, was Verletzungen zur Folge haben könnte, liegt auf der Hand. Alle Nägel, vorstehende Eisenteile, ungehobelte Bretter, Thürklinken u. s. w. sind daher sorgsam zu vermeiden.

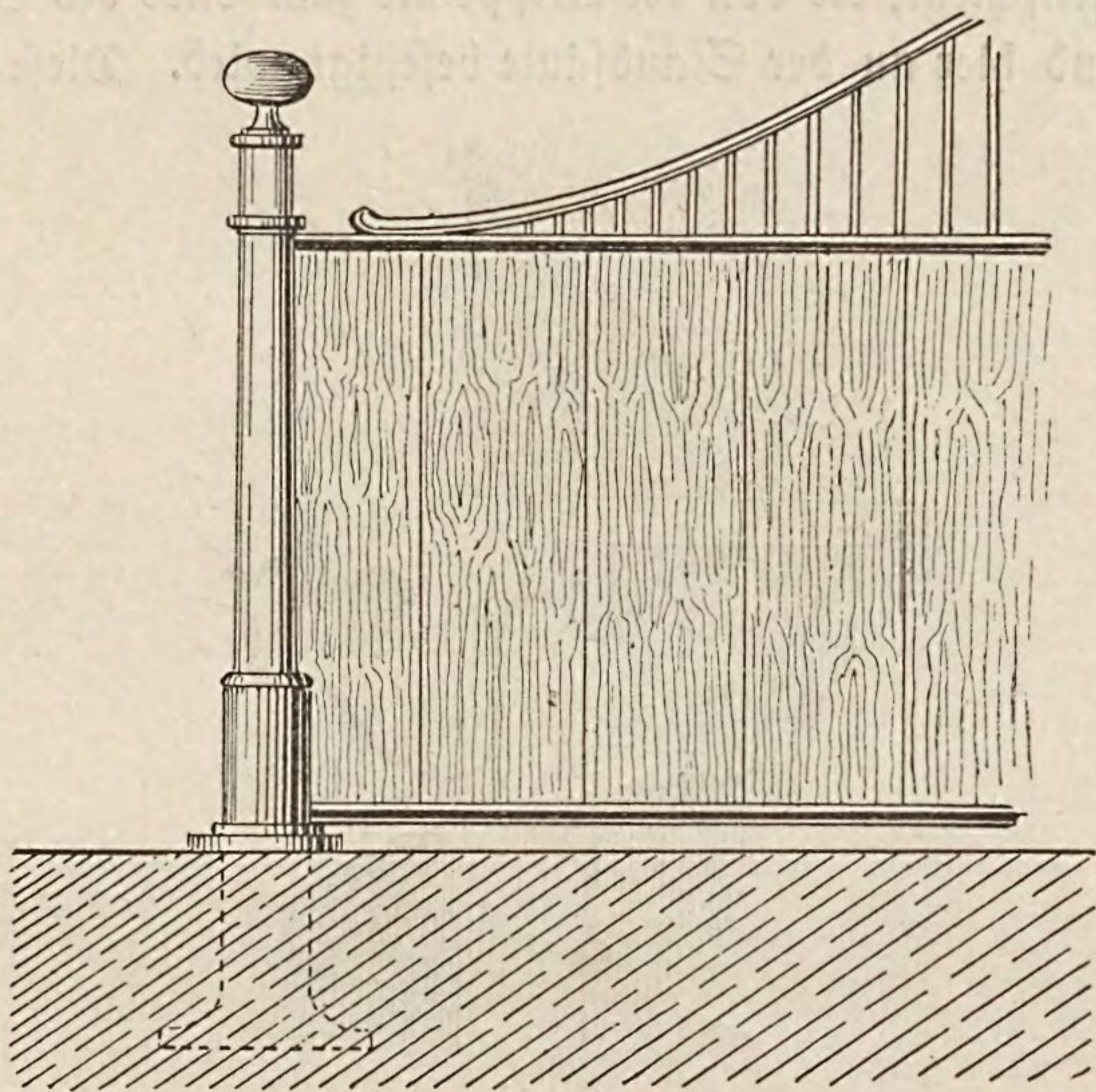


fig. 18.

Kann man die Thür so einrichten, daß sie sich auf Rollen schieben läßt, so läßt sich damit viel Raum ersparen.

Was nun die Größe einer Boge anbelangt, so sollte dieselbe mindestens 3—4 m im Gevierte haben.

Mag man nun über Bogen denken, wie man will, so bleiben feste Kastenstände doch entschieden dasjenige, dem ich unbedingt aus mehr wie einem Grunde den Vorzug gebe. Sie sind entschieden auch solchen, die nur durch Flankierbäume getrennt sind, vorzuziehen.

Erstere erfordern aber mehr Platz und sind natürlich auch kostspieliger, bieten aber mannigfache Vorteile, denn ein Schlagen der Pferde — d. h. eins das andere — ist ganz ausgeschlossen. Man thut gut, die Bretter der Wandungen eines Kastenstandes aufrecht zu stellen und eins in das andere zu versalzen (fig. 18). Oben legt man eine runde Bohle oder eine Eisenschiene, die von der Krippe bis zum Ende des Standes läuft und hier an der Standsäule befestigt wird. Diese Bohle,

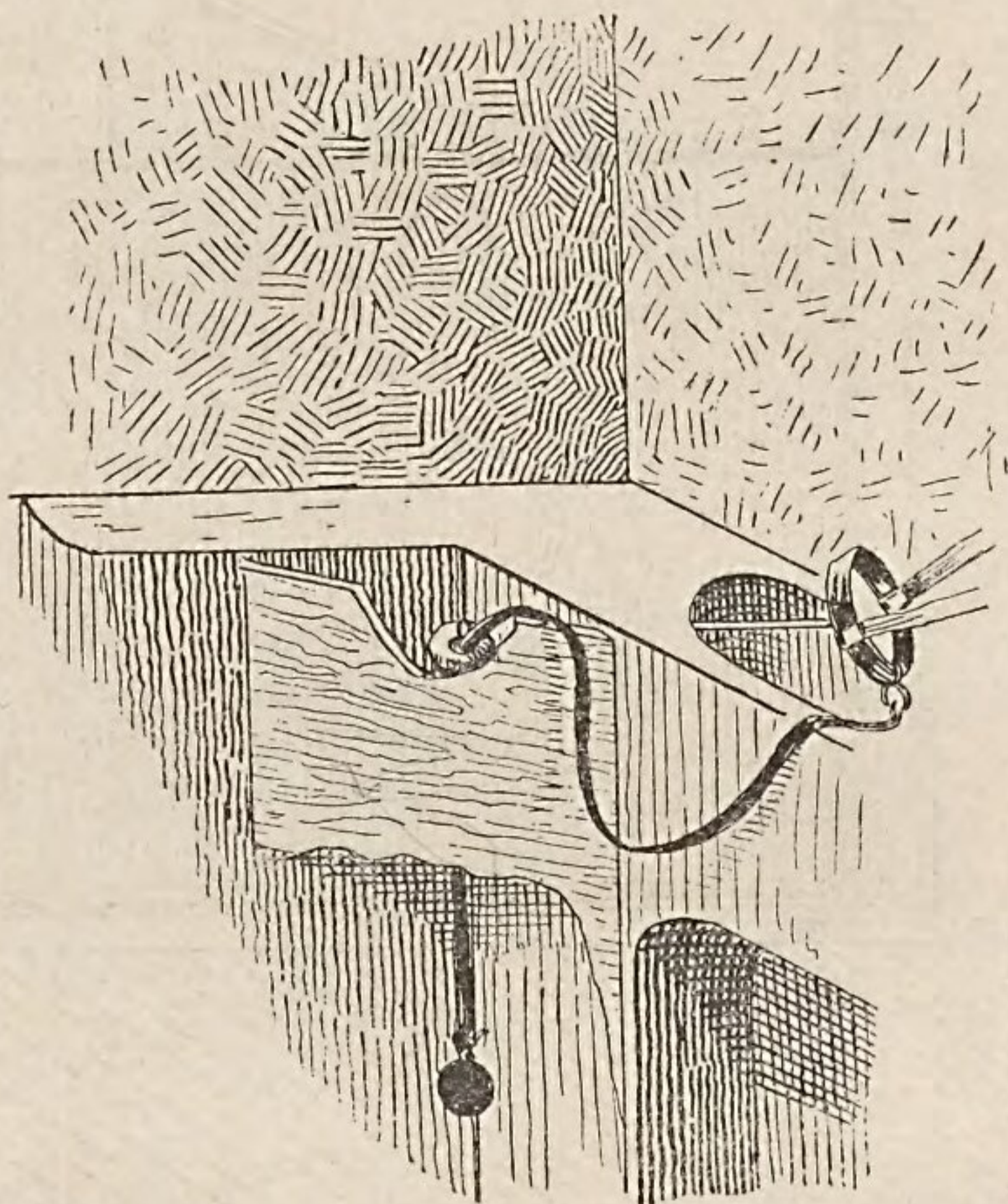


fig. 19.

von der Krippe angerechnet, etwa 40 cm lang, mit starkem Blech oder doch wenigstens Streifen von Bandeisen zu benageln, empfiehlt sich sehr, da die Pferde nicht nur die Bohle benagen, sondern sich dabei auch das Koppen angewöhnen können.

Dort, wo die Bande mit der Krippe zusammenstößt, lasse man ein schmales Brett vom Fußboden bis etwa 3 cm unter den oberen Krippenrand so aufstellen und befestigen, daß er mit der Bande und der Vorderseite der Krippe ein Dreieck bildet (fig. 19). In diesem Dreieck befestigt man

in der Ecke, wo Krippe und Bande zusammen stoßen, einen Ring, der groß genug ist, daß der Halfterzügel bequem durchgleiten kann. Am Ende des Halfterzügels befestigt man ein Gewicht und verhindert so, daß das Pferd über den Zügel haut. Selbstredend bringt man diese Vorrichtung in beiden Ecken des Standes an. Diese Methode hat den großen Vorteil, daß sie einfach ist und nie versagt, was bei den anderen Einrichtungen, z. B. wo die Zügel neben der Krippe durch Löcher im Krippentisch laufen, sehr oft vorkommt. Futterreste u. s. w. klemmen sich hinein und machen das Durchgleiten des Zügels unmöglich und damit den ganzen Vorteil der Einrichtung wertlos.

Hat man statt fester Kastenwände flankierbäume gewählt, so achte man besonders darauf, daß der Baum sich leicht losmachen läßt. Schlägt z. B. ein Pferd darüber und der Baum besitzt keine Einrichtung, mit der man ihn leicht losmachen kann, so ist die Situation eine recht kritische und man kann sich gratulieren, wenn sie nicht mit einem Beinbruch endet. Eine sehr praktische Art der Befestigung ist aus umstehender Zeichnung ersichtlich (fig. 20).

Will man sich aber die sehr geringen Kosten dieser Einrichtung nicht machen, so vermeide man wenigstens die Bäume mit Ketten zu befestigen. Ein solider Strick ist denselben unter allen Umständen vorzuziehen, weil man dann bei etwaigen Katastrophen in der Lage ist, als ultima ratio mit dem Messer durch Abschneiden des Strickes Rat zu schaffen.

Die Pfeiler an den Enden des Stalles sollten rund, und wenn sie nicht bis zur Decke reichen, mit einer Kugel verziert sein (siehe fig. 18). Wählt man hierzu eine solche von Messing oder Weißblech, so verleiht dies, vorausgesetzt, daß sie gut gepußt sind — dem ganzen Stall ein nettes Aussehen. Aus demselben Grunde empfiehlt es sich auch, sämtliche Holztheile im Stalle mit Ölfarbe oder einem hellen Firnis zu streichen.

Sehr gut eignet sich auch Carbolineum, das dem Holz außerdem großen Schutz gegen Fäulnis gewährt.

Nicht mit Unrecht, oder vielmehr sehr mit Recht, legt man großen Wert auf eine gute Ventilation im Stalle. Die Zahl der vorhandenen Systeme ist Legion; und doch möchte ich behaupten, daß die einzige Art, den Stall mit guter Luft

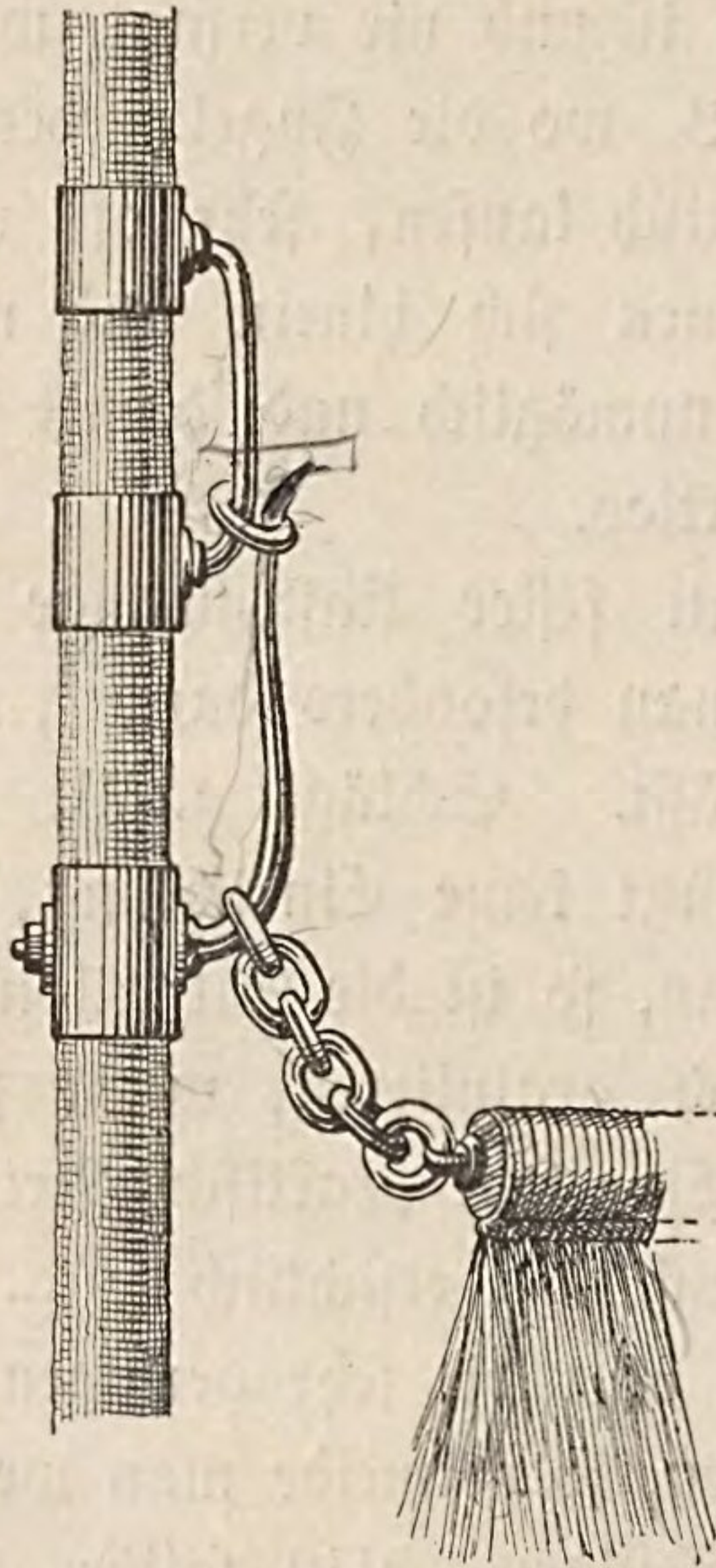


fig. 20.

Der Hebel a dreht sich, nachdem der Ring c in die Höhe geschoben, bei b nach unten.

zu versehen, praktische Fenster sind. Fast in allen größeren Etablissements sind mehr oder minder komplizierte Einrichtungen zur Ventilation. In der Theorie sehr schön — in der Praxis meist unbrauchbar, denn — Hand aufs Herz — wenn ich es nicht schon begegnet, daß er sich eine solche Ventilation zeigen lassen wollte, und sie „unbegreiflicher Weise grade kaputt gegangen war.“ Wie oft habe ich schon bei Ventilationen mit Zugschnüren gesehen, daß alles Zerren und Reißen nur zur

folge hatte, daß die Schnur abreiend einem um die Ohren
pfiff, und der betreffende Stallmann zum sichtlichen Mibehagen

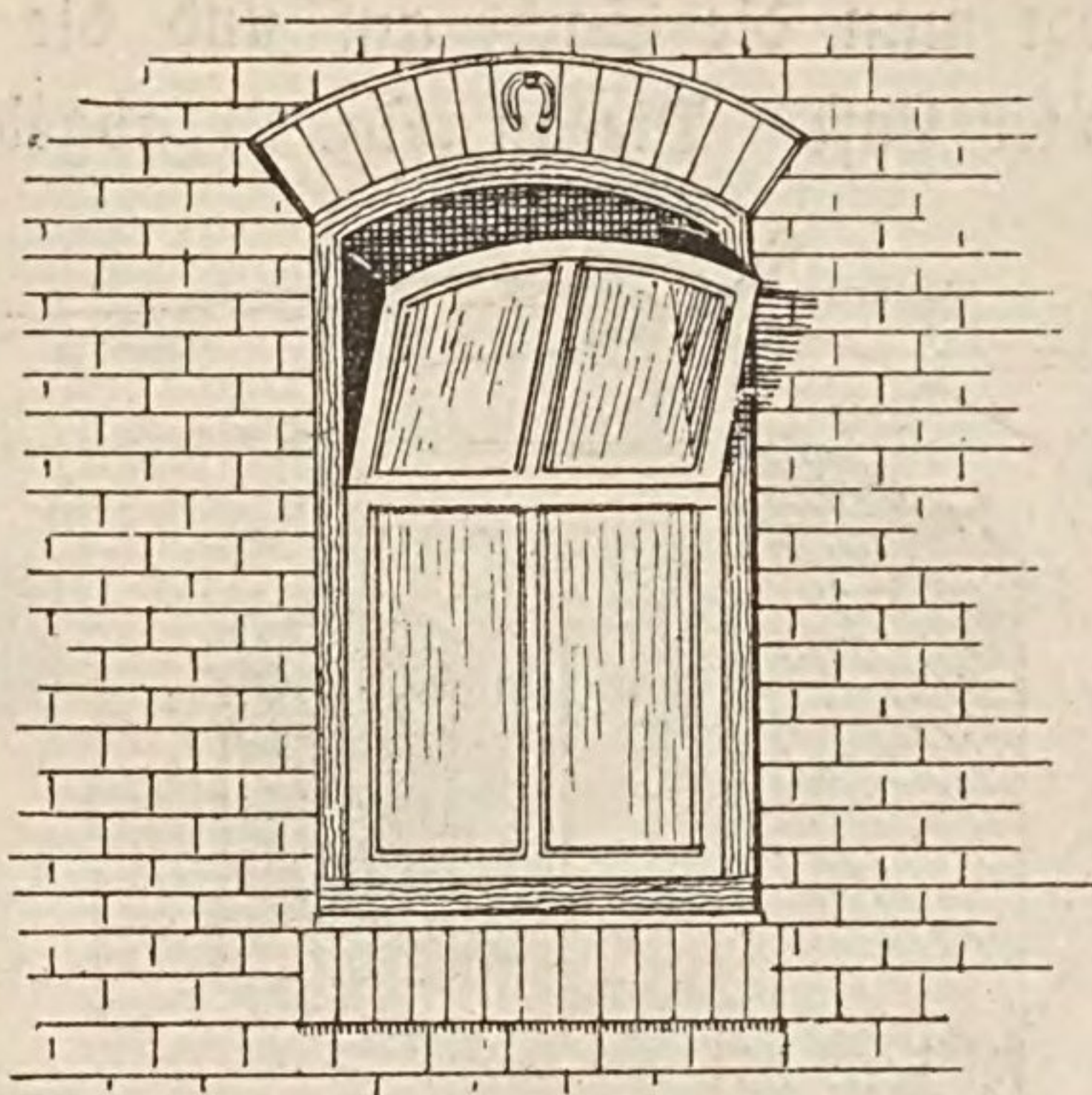


fig. 21.

der Pferde auf die Krippe kletterte, um mit einer langen
Stange das Unglcksventil zu ffnen.

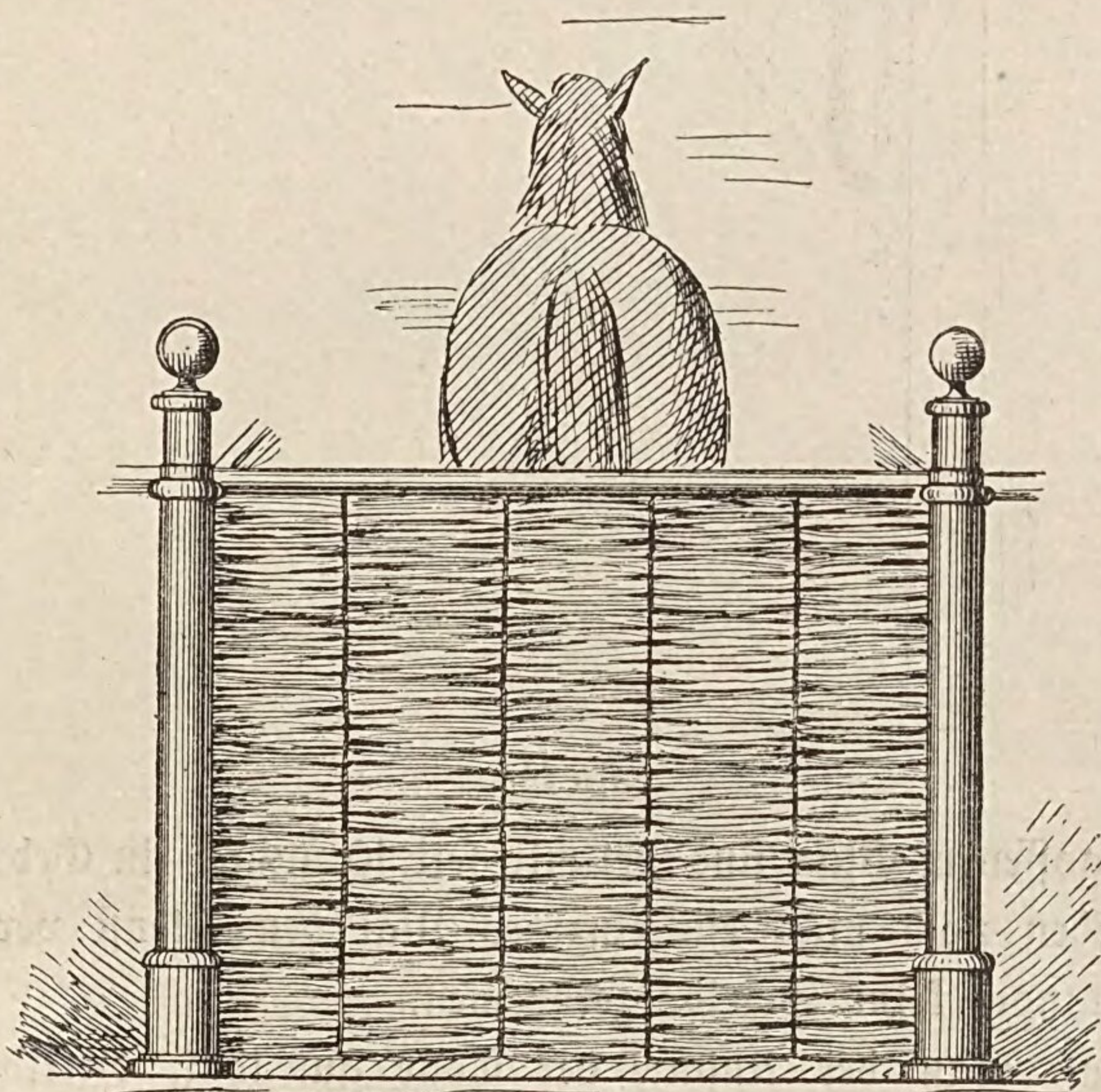


fig. 22.

Ein Duzend Mal — das will ich gar nicht bezweifeln — wird der „praktische Ventilator“ gewiß auf diese Art geöffnet, dann aber giebt man die Sache auf und die Pferde haben Mangel an guter Luft. Die in fig. 21 abgebildeten Fenster

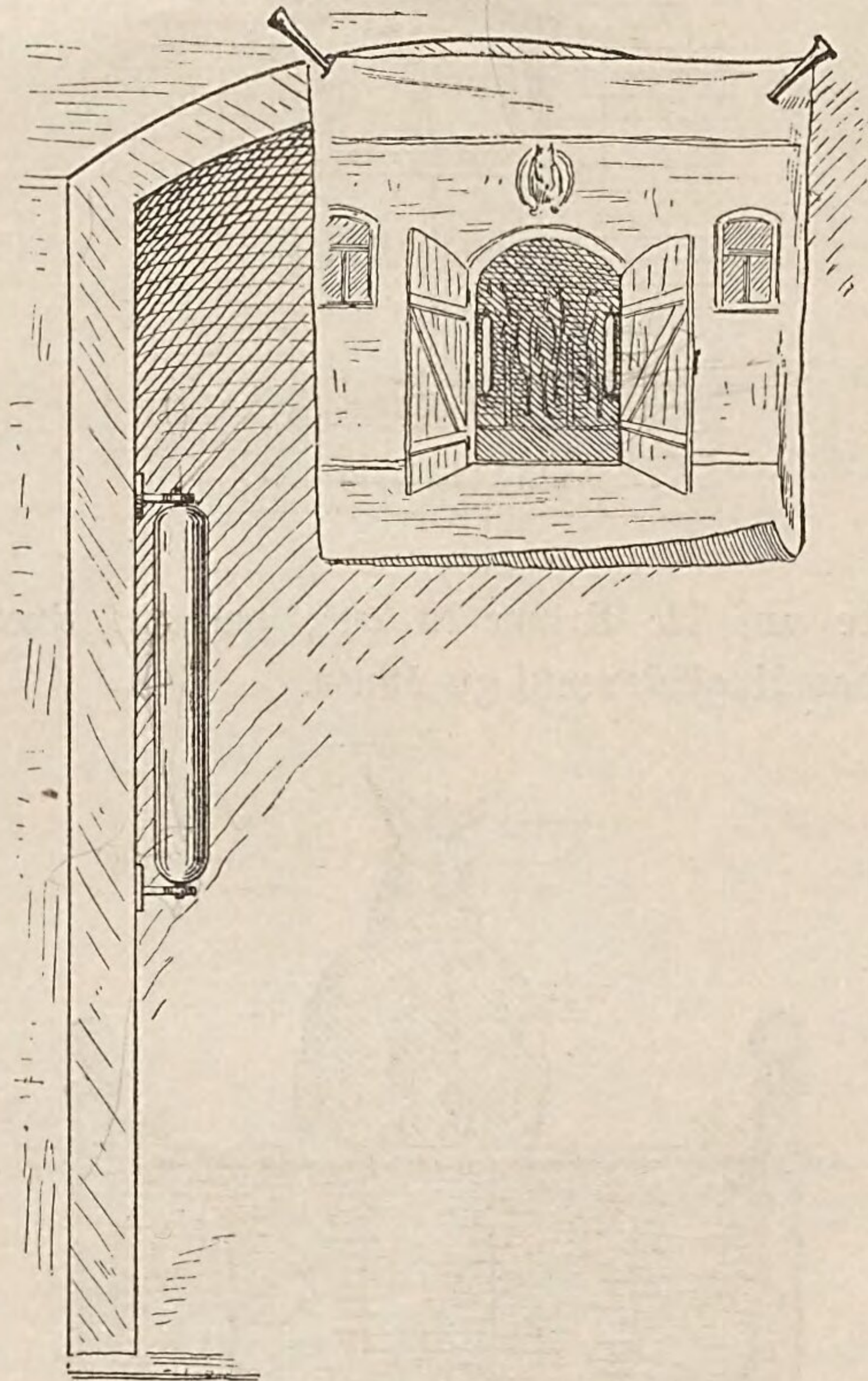


fig. 23.

aus gegossenem Glas sind bei mir seit 10 Jahren in Gebrauch und haben noch nicht ein einziges Mal den Dienst versagt, auch ist noch keine Scheibe zerbrochen.

Daß man bei Anlage der Thür gut thut, dieselbe an der Giebelseite des Stalles anzulegen, ist wegen des Zuges

klar. Die zunächst liegenden Stände thut man außerdem gut, noch mit Strohmatten oder wollenen Decken gegen Zugluft zu schützen (fig. 22).

In der Thür und zwar an den beiden Pfosten bringe man je eine Drehrolle an (fig. 23) damit bei etwaigem Anrennen die Pferde sich die Hüften nicht beschädigen.

Ställe, die nur eine Reihe Stände haben, pflegen in der



fig. 24.

Regel durch die großen, den Ständen gegenüberliegenden Wandflächen einen unfreundlichen Eindruck zu machen.

Ich versuchte denselben durch Aufhängen von Bildern zu mildern, mußte aber davon absehen, da die Bilder binnen Kurzem in Folge der Ausdünstung der Pferde total verdarben.

Ich habe nun statt dessen sämtliche Namenstafeln der Pferde, die in meinem Besitz waren, aufgehängt. Die Tafeln sind in Schildform (fig. 24) von Blech und sind entschieden

hölzernen vorzuziehen, da letztere nach wenigen Jahren in nicht ganz trockenen Ställen verderben.

Außerdem kann man zur Ausschmückung des Stalles leicht durch einen Stubenmaler Wappen, Monogramme 2c. auf die Wand malen lassen, wodurch der ganze Stall ein belebtes und wohnliches Aussehen erhält.

Daß es keinen vorteilhaften Eindruck macht, wenn Werkzeuge, Eimer u. s. w. überall im Stall umherliegen und

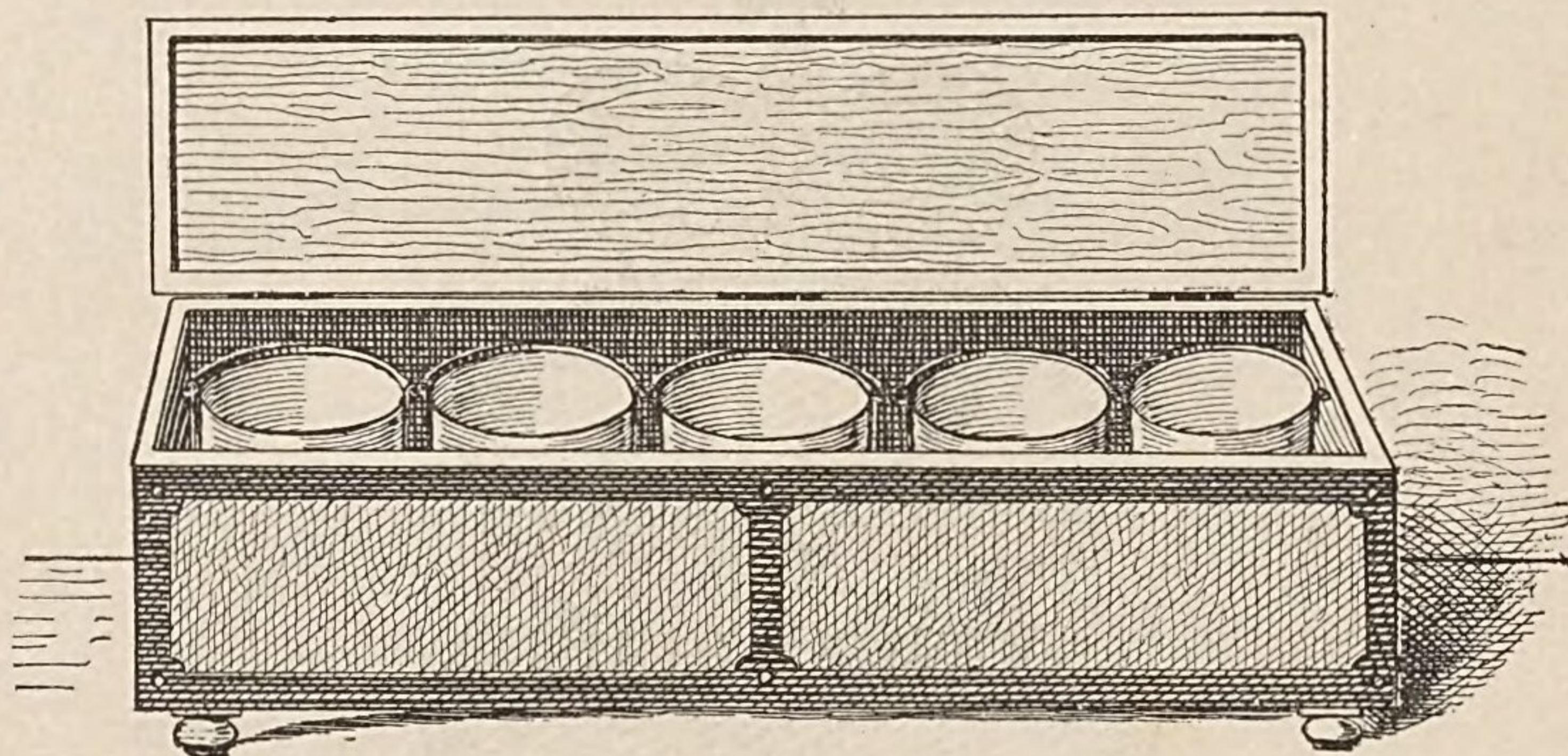


fig. 25.

stehen, ist klar. Man wird daher gut thun, einen Schrank anzuschaffen, in dem Alles seinen Platz findet.

Für die Unterbringung der Eimer läßt sich ohne nennenswerte Kosten sorgen. Man lasse sich einen langen, etwa 40 cm hohen Kasten anfertigen, der Anzahl der Eimer entsprechend und so eingerichtet, daß man einen Eimer neben den anderen hineinsetzen kann. Der Deckel kann nach rückwärts aufgeklappt werden (fig. 25). Wird das Ganze wie eine Bank gearbeitet, so gereicht es dem Stall zur Zierde und dem Besucher zur Bequemlichkeit, und ist so das Nützliche mit dem Angenehmen vereinigt.

In „G. E. von Löhneisen neu eröffnete Hof-, Kriegs- und Reit-Schule (Nürnberg 1729 bei P. Lochers)“ fand ich

nachstehendes kleine Poëm, das ich nur jedem rathen kann, in seinem Stall an recht sichtbarer Stelle anbringen zu lassen.

Ich möchte es auch hierher setzen, da es so recht eigentlich als Motto der ganzen Stallpflege dienen kann:

„Wer gute Pferde hält, und will ihr recht geniessen,
Wird ihrer Wartung wohl fürs erst bestellen müssen.
Durch deren Ordnung, Maß, in Arbeit, Trand und Speiß,
Und stete Reinigung von Unrath, Staub und Schweiß.
Weil viel mehr gute Pferd, von böser Wartung sterben,
Als durch viel Unglücksfall und den Gebrauch verderben.“

Wenn ich eben von Stallpflege gesprochen habe, so beabsichtigte ich keineswegs, dies und obiges kleine Gedicht als Ueberschrift einer längeren Abhandlung der Stallpflege hierher zu setzen, denn einerseits würde es von dem eigentlichen Thema zu weit abführen, andererseits aber giebt es hierüber eine so reichhaltige Litteratur, daß ich mit meinen bescheidenen Kenntnissen Neues und Besseres doch nicht hinzufügen könnte.

So möchte ich denn nur ganz allgemein wiederholen, was ich schon weiter oben bemerkte, nämlich daß peinlichste Ordnung und Sauberkeit im Stall und an den Pferden des Kutschers erste Pflicht und Sorge sein soll. Er zeige sich stets des Vertrauens seiner Herrschaft würdig, die ihm ein so teures und kostbares Material wie die Pferde oft fast ohne Kontrolle übergiebt und von ihm voraussetzt, daß er dasselbe auch nach seinem besten Können hüte und pflege.

„Weil vielmehr gute Pferd von böser Wartung sterben,
Als durch viel Unglücksfall und den Gebrauch verderben.“

Darin ist eigentlich Alles ausgedrückt, was man über diesen Punkt kurz sagen oder schreiben kann.

Der Kutscher setze aber auch die eigene Bequemlichkeit manchmal hinten an und scheue sich nicht, müde und nasse Pferde z. B. Abends nach einer anstrengenden Tour über

Land noch gehörig abzuwarten, wenn er auch dadurch eine oder zwei Stunden später in's Bett kommt.

Ueberläßt er einer gütigen Vorsehung, dafür zu sorgen, ob es den Pferden schadet, auch ohne Abwartung die Nacht zuzubringen oder nicht, so könnte ihn dieselbe leicht im Stich lassen und ihm unangenehme Konsequenzen durch anhaltende Lähme oder Verschlag daraus erwachsen.

Nun noch einige Worte über die Wagen und deren Aufbewahrungsort, die Remise. Die erste Bedingung einer guten Remise ist eine absolut dichte Decke, damit nicht Staub von oben auf die Wagen fallen kann. Häufig, besonders auf dem Lande, befindet sich ein Heuboden über derselben und sind die Wagen bei nicht hermetisch schließender Decke dann beständig mit einer leichten Staubschicht bedeckt.

ferner ist es sehr wichtig, daß der Fußboden ganz eben ist, da das Stehen auf schiefen Flächen die Federn verzieht und den Wagen überhaupt sehr nachteilig ist. Kann man die Wagen alle an der rückwärtigen Wand in einer Reihe aufstellen, so ist das sehr angenehm, vorausgesetzt, daß gegenüber mehrere Thore vorhanden sind. Man ist dann in der Lage, jeden einzelnen Wagen herausziehen zu können, ohne alles durcheinander schieben zu müssen. Ist die Thür an der Giebelseite, und stehen die Wagen in zwei Reihen einander gegenüber, so möge man nicht versäumen, die Remise so groß anzulegen, daß in der Mitte ein Gang von wenigstens $2\frac{1}{2}$ —3 m Breite frei bleibt. Unglücklich der, der über so kleine Remisen verfügt, daß Wagen an Wagen steht. Man ist dann genötigt, will man eines der hintersten Vehikel be-

nutzen, eine ganze Anzahl herauszuschieben, was bei Regen den Nachteil hat, daß der Kutscher statt eines drei bis vier Wagen naß werden lassen muß.

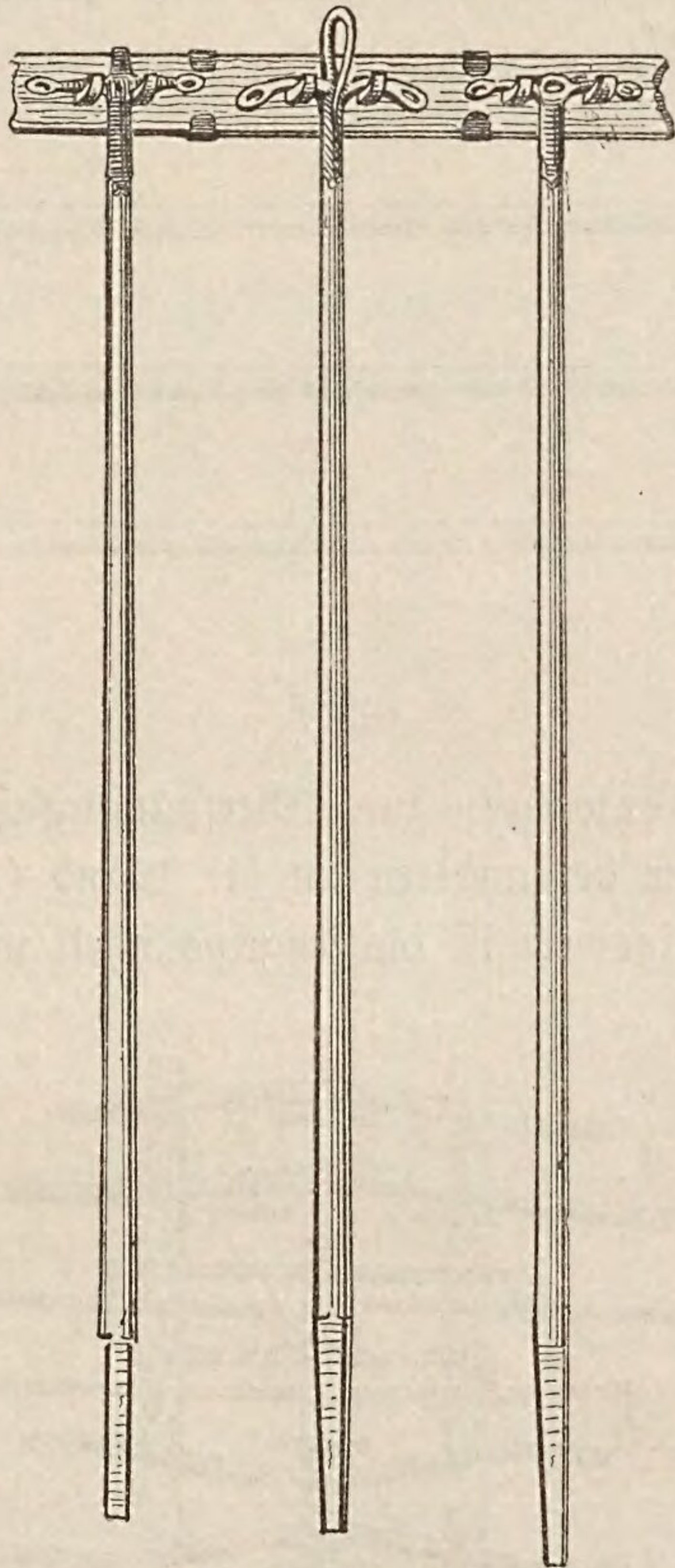


fig. 26.

Es empfiehlt sich sehr, bessere und seltener in Gebrauch kommende Wagen mit einer großen Decke aus Leinwand zu bedecken. Selbstredend muß dieselbe aber öfters abgenommen und der Wagen abgestaubt werden. Die Deichseln werden, wenn es die Höhe der Remise erlaubt, zwischen zwei Holz-

haken mit der Brille aufgehängt, also von der Decke zur Erde herabhängend (fig. 26).

Ist die Remise zu niedrig, so legt man die Deichseln horizontal über zwei Holzhaken und zwar eine über die andere (fig. 27).

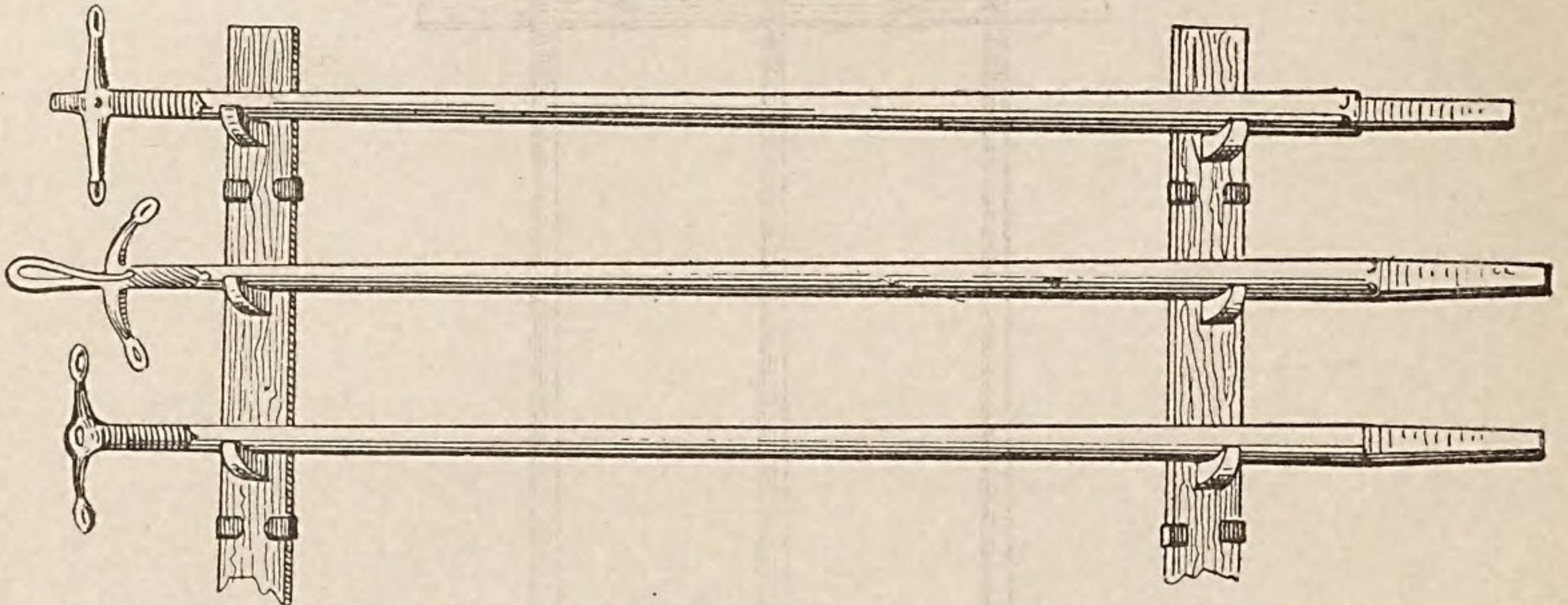


fig. 27.

Die Vorderwagen zum Vierspännigfahren hänge man ebenso eine über der anderen an die Wand (fig. 28).

Sehr tadelnswert ist die Angewohnheit mancher Kutscher,

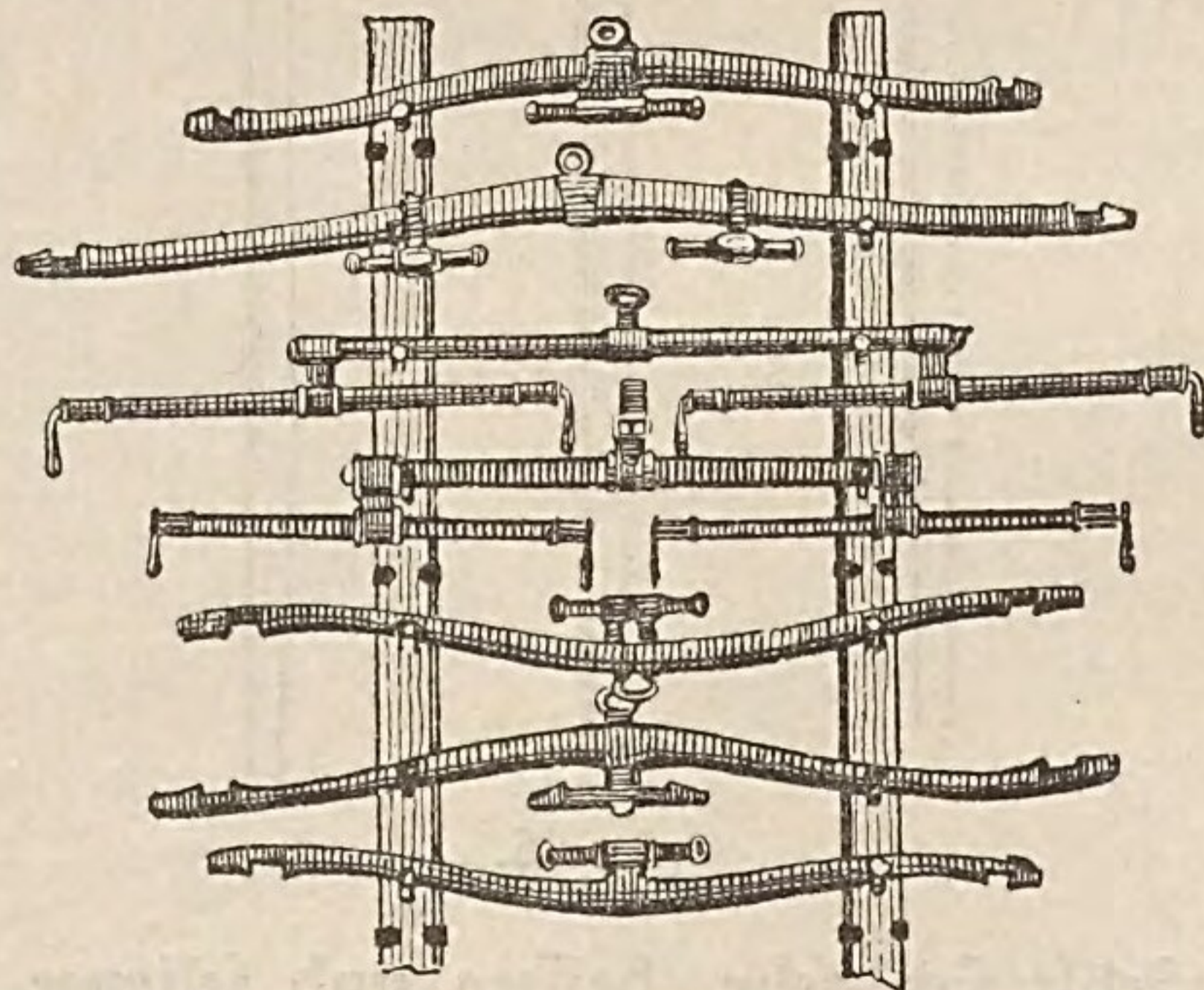


fig. 28.

die Aufhalter an der Deichsel zu lassen. Dieselben müssen vielmehr gleich nach erfolgter Reinigung an einem dazu in der Remise anzubringendem „Rechen“, ähnlich wie die zum

Aufhängen der Kleider, an den Schnallen aufgehängt werden, und zwar so, daß sie in ihrer ganzen Länge herabhängen (fig. 29). Sie bleiben auf diese Art geschmeidiger, als wenn sie in ewiger Biegung an der Deichsel hängen, und außerdem vermeidet man das Brüchigwerden des Leders an der gebogenen Stelle.

An einen ebensolchen Rechen hänge man die Hand-

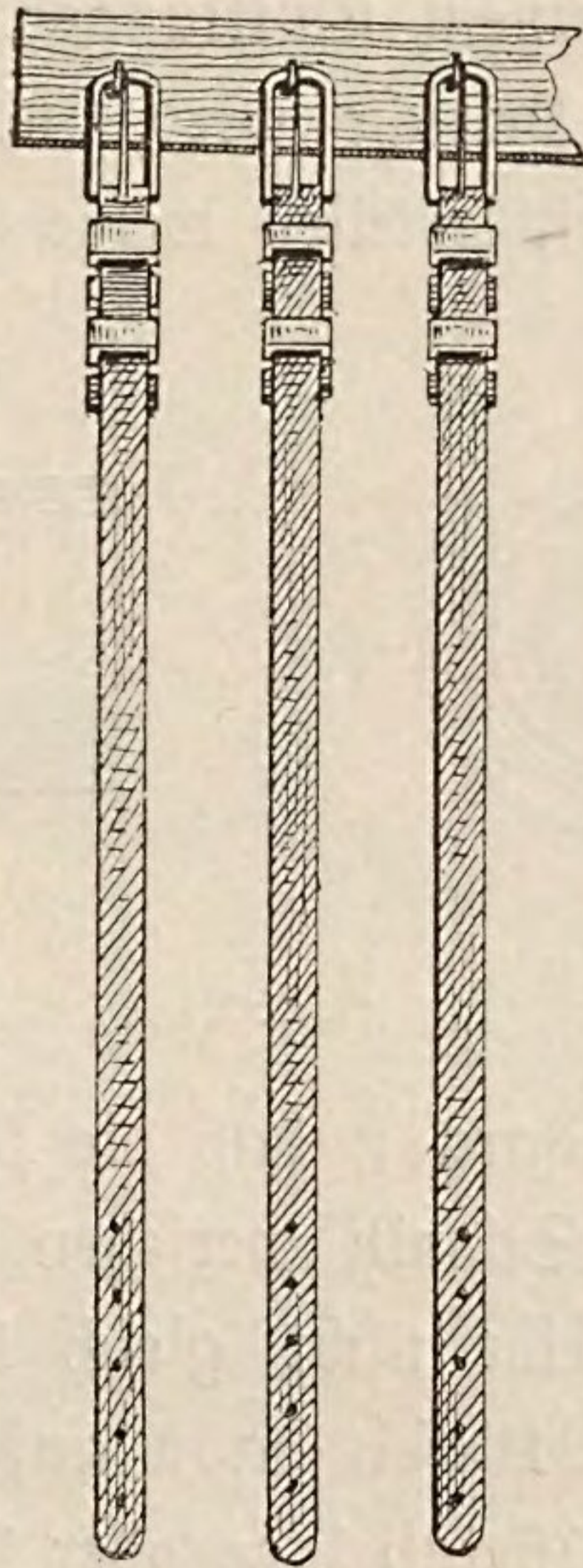


fig. 29.

stücke der Fahrleinen auf, die ebenso wie die Peitschen nicht in die Geschirrkammer, sondern in die Remise gehören.

Die Aufbewahrung und Haltung der Peitschen ist nicht so unwichtig, wie die meisten Leute glauben, denn krumme und schmutzige Peitschen mit winkligen Schlägen verunzieren jede Equipage. Man lasse sich daher ein rundes Holzstück anfertigen von ca. 15—20 cm Durchmesser und 20—30 cm Dicke (fig. 30). In den oberen Rand lasse man nebeneinander Riefen einschneiden, die in spitzem Winkel verlaufen.

Die Peitsche wird dann so darüber gelegt, daß der Bogen des Schlages gerade über der Rundung hängt. Der Schlag klemmt sich von selbst in den spitzwinkligen Einschnitt und die Peitsche hängt. Dies ist besonders wichtig, da sie sonst, mag man sie nun legen oder in eine Ecke lehnen, immer krumm wird. Der Schlag muß häufig gekollert und, wenn er trocken, mit einem wollenen Lappen abgerieben werden, da sonst das Pferd zu einem Quittungsbuch über empfangene Bemühungen mit der Peitsche wird, indem jeder Schlag auf dem Fell und den Geschirrteilen weiße Striche zurückläßt.

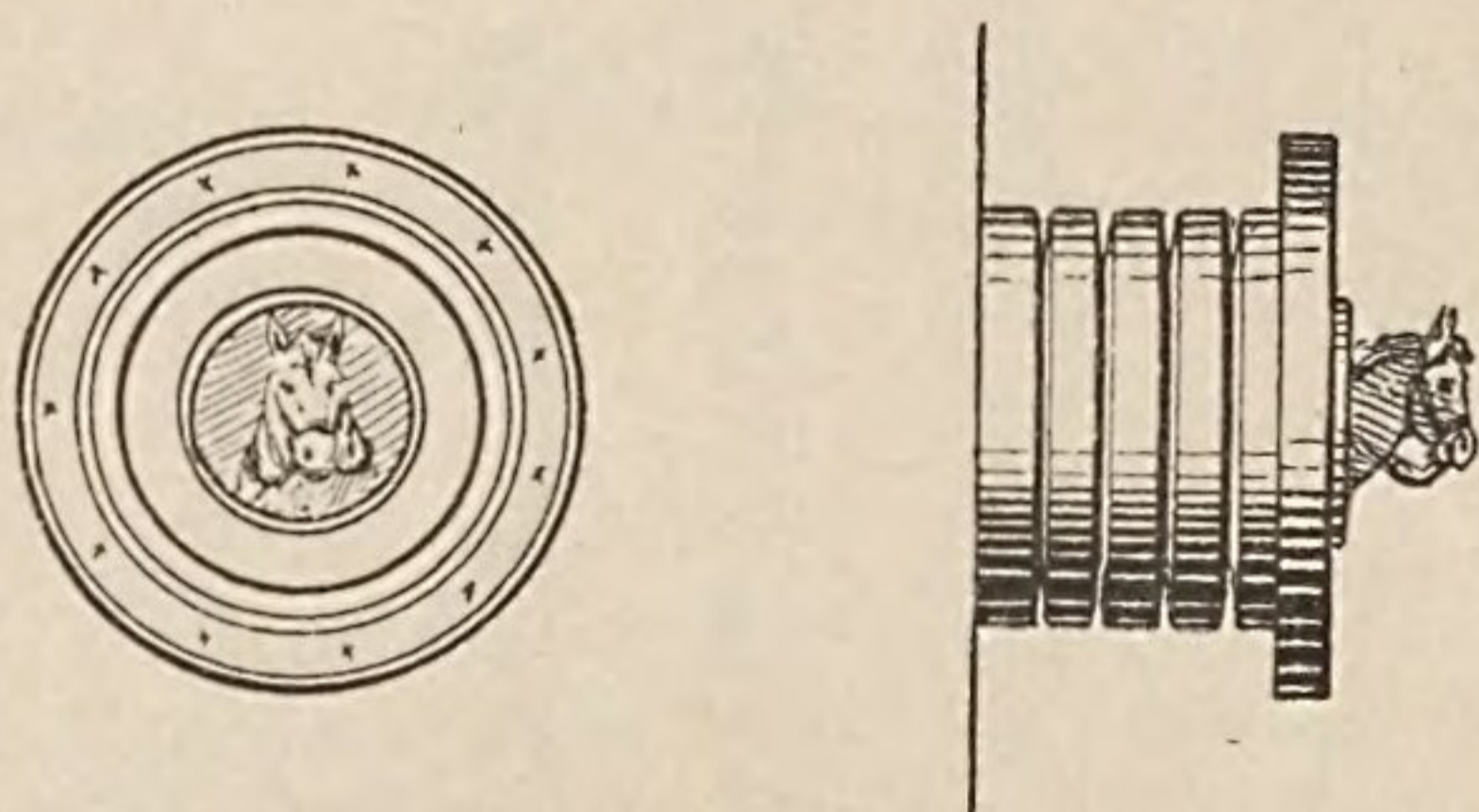


fig. 50.

Man achte auch darauf, daß die Peitsche stets mit einem ordentlichen seidenen Schmitz versehen ist, der gut befestigt sein muß, damit derselbe nicht gleich beim ersten Hieb abspringt. Die Peitsche triefelt dann auf und man fährt mit einer Troddel. Sind Metallringe oder Knöpfe an der Peitsche, so müssen dieselben blank gepuht werden.

Die Handstücke oder Leinen reibe man öfters mit Fett, z. B. Vaselin ein, trockne sie aber dann sorgfältig ab. Etwas pulverisiertes Harz ab und zu darauf zu reiben, kann nur sehr empfohlen werden, denn mit glatten Zügeln, namentlich bei etwas in die Hand gehenden Pferden zu fahren, ist bekanntlich ebensowenig ein Sonntagsvergnügen, als das fahren mit knochenharten Leinen.

Wirklich angenehme Leinen sind etwas sehr seltenes. Zwar werden die meisten, wenn sie längere Zeit in Gebrauch sind,

weich, doch gehört es zu den größten Ausnahmen, ein Paar neue Leinen zu finden, die nicht glatt und dabei weich sind.

Ich möchte allen denjenigen Herren, die selbst den Fahr-
sport ausüben, die Adresse eines Geschäfts angeben, wo man geradezu ideale Leinen bekommt. Dieselben sind vom ersten Tage an so weich wie ein dänischer Handschuh, absolut nicht glatt und von ganz vorzüglichem Leder. Selbst ein Paar doppelt genähte, also eigentlich zwei Leinen übereinander, die ich mir für ein Paar Puller erster Klasse anfertigen ließ, waren ganz weich und vom ersten Tage an angenehm. Der Name des Geschäfts, das auch sonst in allen Artikeln, Geschirren ic. geradezu vorzügliches leistet, ist F. W. Rosenbaum, Breslau, Schuhbrücke 8. Ich glaube mir diese Notiz nicht versagen zu sollen, weil gute Fahrleinen, wie schon oben bemerkt, selten sind und dieselben sich außerdem auch auf weite Entfernungen ohne nennenswerte Kosten verschicken lassen.

Auch in der Remise sollten alte Sachen ihren bestimmten Platz haben, und läßt sich ein Schrank anbringen, in dem alle Utensilien aufbewahrt werden, so wird das den Eindruck der Remise sehr verbessern. Alle Schmierer, Oele, Wischtücher und Staubwedel, sowie Waschleder, Schwämme und Bürsten gehören hier hinein.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch einfügen, daß es sich sehr empfiehlt, wenn der Kutscher ein Fläschchen mit schnell trocknendem Eisenlack besitzt, mit welchem alle Eisenteile des Wagens, die durch den Gebrauch leiden, z. B. die Wagentritte, täglich neu lackiert werden. Es hebt dies den Eindruck des Wagens ungemein, da rostige oder abgetretene Tritte nicht dazu beitragen, eine Equipage eleganter zu machen.

Die Wagenverdecke müssen stets heraufgeschlagen und die Spritzleder nicht zusammengelegt, sondern an den Sitz geknüpft werden. Das Verdeck wird erst beim Anspannen —

ist das Wetter schön — heruntergeschlagen und die Spritzleder zusammengelegt.

Fährt der Kutscher — aber nur auf dem Lande — auch bei schönem Wetter mit leerem Wagen, so muß er stets das Verdeck heraufschlagen, da erstens dadurch weniger Staub in den Wagen kommt, zweitens aber die Polster nicht durch die Sonne ausgeblaßt werden.

Wie schon bemerkt, müssen in der Remise Verdecke und Spritzleder immer „hoch“ sein, da sonst, läßt man sie stets zusammengelegt, bald der Lack an den geknickten Stellen abspringt.

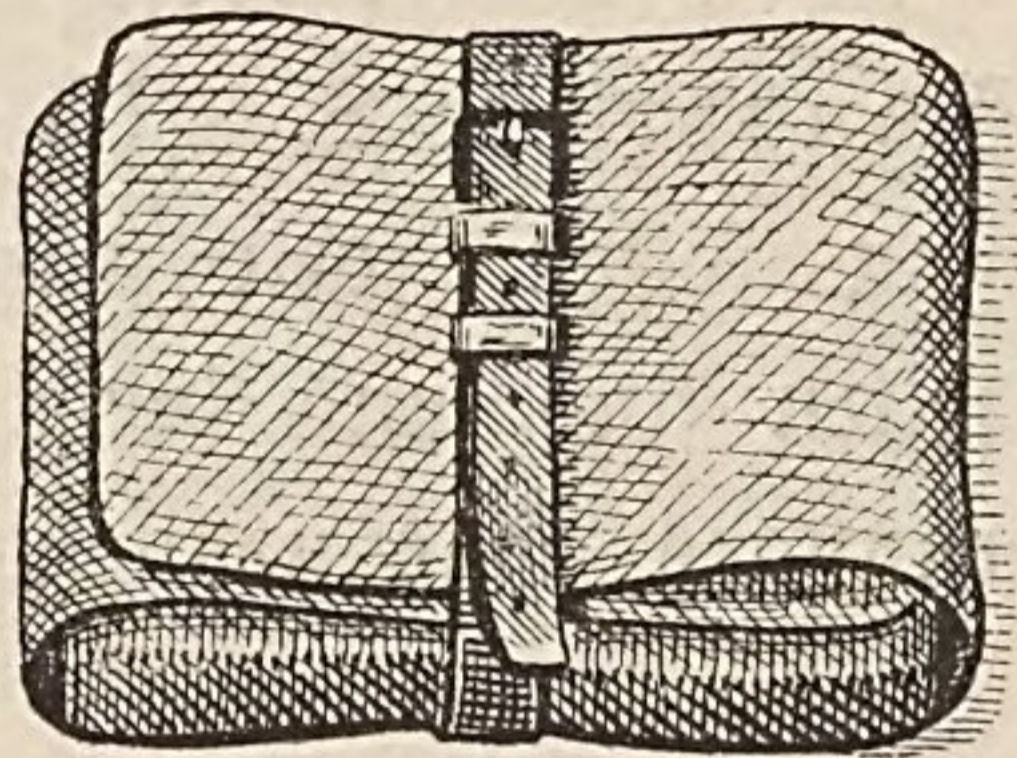


fig. 31.

Bei geschlossenen Wagen müssen die Fenster in die Höhe gezogen werden, damit der Staub nicht so eindringen kann.

Der Kutscher öffne aber etwa eine halbe Stunde vor dem Anspannen beide Thüren und lasse sie bis zum Anspannen offen, damit frische Luft im Wagen ist.

Ich glaube nun so ziemlich alles erwähnt zu haben, was sich mit wenigen Worten über die Remise sagen läßt und möchte nur noch zum Schluß einer Tasche Erwähnung thun, die ich mir habe konstruieren lassen und die bequem in jedem Bockkasten untergebracht werden kann (Fig. 31 und 32).

Sie enthält für alle Fälle einen Hammer, der zugleich Zange ist, eine kleine amerikanische Art, desgl. Säge, ein Messer, eine Scheere, mehrere Paar Reserveeisen, sowie

ein Duzend Hufnägel, damit man bei Touren über Land in jeder Dorffschmiede ohne großen Zeitverlust beschlagen kann, mehrere feste Stricke und einige Rollen Bindfaden. Passiert irgend ein Unglück, so kann man in den meisten Fällen, im Besitz dieser Werkzeuge, das Vehikel wieder flott machen.

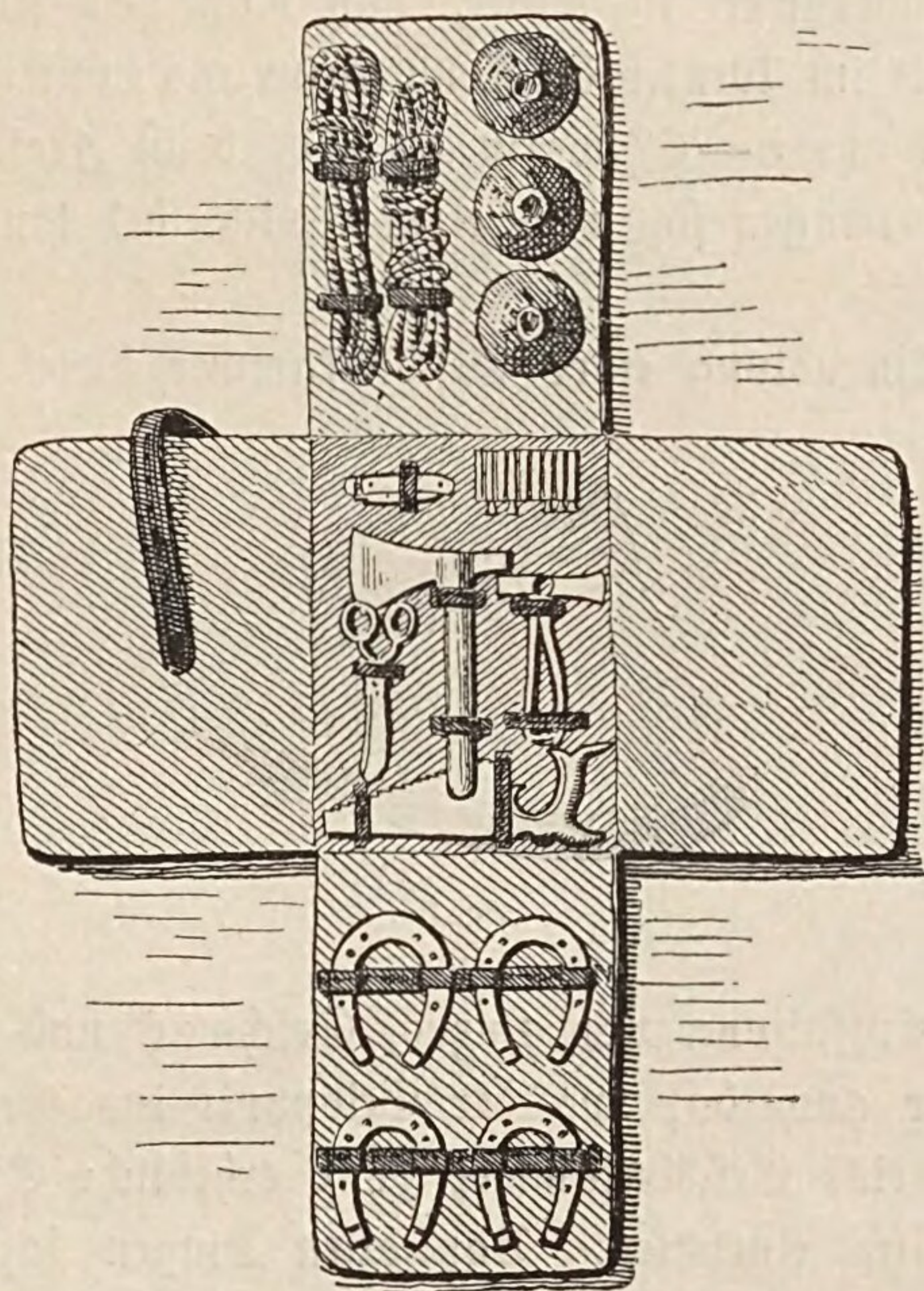


fig. 32.

Außer dieser Tasche führe ich stets einen oder mehrere Hufschuh (von Leder mit Filzsohle) im Bockkasten mit (fig. 33). Verliert ein Pferd unterwegs ein Eisen, so ist durch Anlegen des Hufschuhes sofort eine momentane Hilfe zur Hand und man setzt das Pferd nicht der Gefahr aus, sich den Huf abzulaufen oder zu verletzen.

Gestatte man mir nun noch einige Worte über die Geschirrkammer. Eine solche an sich, d. h. ein Raum,

der nur zur Aufbewahrung der Geschirre *ic.* dient, ist eine absolute Notwendigkeit für jeden besseren Stall. Läßt es sich irgend einrichten, so vermeide man dieselbe unmittelbar neben dem Stall anzubringen, da der von den Pferden ausgehende Dunst allen Lederteilen außerordentlich schädlich ist. Sehr wünschenswert ist ferner, daß man den Raum heizen kann, damit im Winter die Temperatur nicht unter Null fällt. Es braucht nur 5—6° warm zu sein, denn Frost und gute Geschirre vertragen sich nun einmal nicht bei längerem Beisammensein.

Die Einrichtung einer Geschirrkammer bietet ein reiches

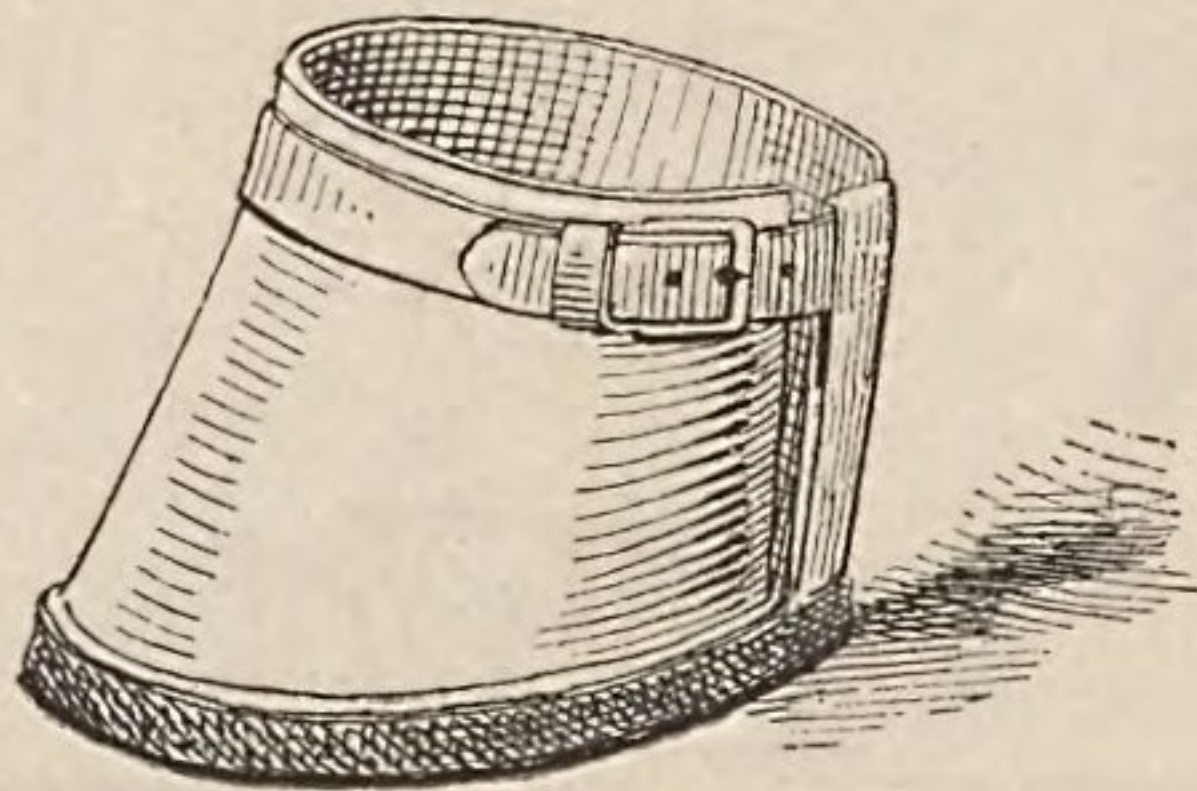


fig. 33.

Feld zur Entfaltung von Luxus, Geschmack und praktischem Sinn, aber auch da, wo der Geldpunkt ins Gewicht fällt, kann man eine Geschirrkammer ohne erhebliche Opfer hübsch und praktisch einrichten. Vor allen Dingen lasse man sie wenigstens tapezieren, wenn Pannelle von Holz zu kostspielig sein sollten, damit die Geschirre nicht auf einer gefalkten Wand hängen, wodurch sie ewig schmutzig werden.

Am besten bringt man zwei oben runde, nicht zu schmale Pfosten von ca. 40 cm Länge so an der Wand an, daß sie von derselben im rechten Winkel abstehen (fig. 34).

Man hängt nun das Kummer mit der unteren Seite daran, haßt den Sprungriemen in den Schlüssel für den Aufsatzzügel, wodurch der Kammedeckel gehalten und eine besondere Kammedeckelstütze überflüssig wird, hängt ferner das Hauptgestell

über die Rundung des Pfostens, der gerade der Stärke des Pferdekopfes entsprechen muß, und die ganze Einrichtung ist fertig. So viel Geschirre, so viel Holzpfosten. Aehnliche aber kleinere wählt man zum Aufhängen der Reithauptgestelle.

Für die Sättel lasse man Sattelträger einen über den anderen an der Wand anbringen. Die Gurte werden aus-

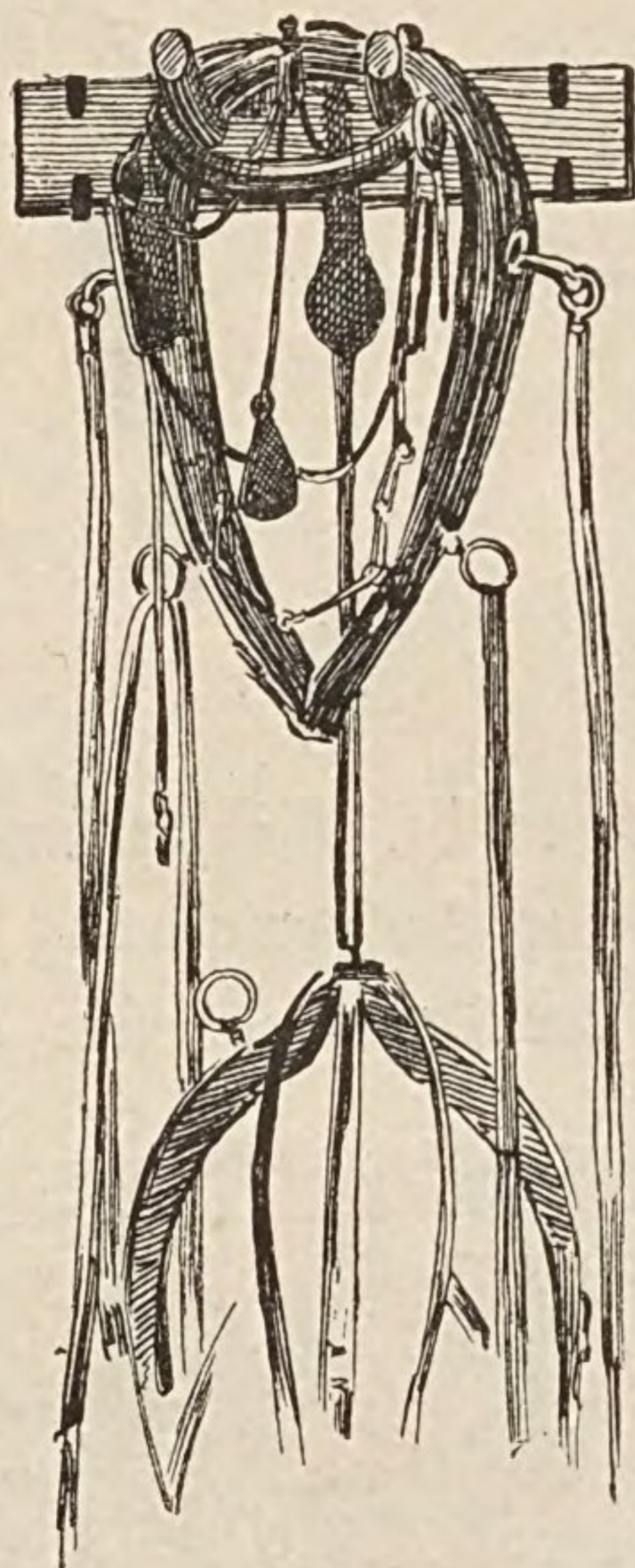


fig. 34.

geschnallt und über den Sattel gelegt. Sehr empfiehlt es sich, kleine Holzklammern anfertigen zu lassen, die man über die unteren Teile des Sattels rechts und links ca. eine Hand unter dem Sattelknopf und über die, die Befestigung der Steigriemen verdeckenden Sattelklappen steckt, so das lästige Absperren dieser Klappen verhindernd (fig. 35).

Hat man noch eine Wand frei, so überziehe man dieselbe zum Teil mit einem dunkeln Stoffe, den man mit billigen

Holzleisten einrahmt. Auf diesen Stoff hängt man alle nicht in Gebrauch befindlichen Gebisse, Steigbügel, Kokarden, Stirnriemen, Schellengeläute ic. in geschmackvollem Arrangement

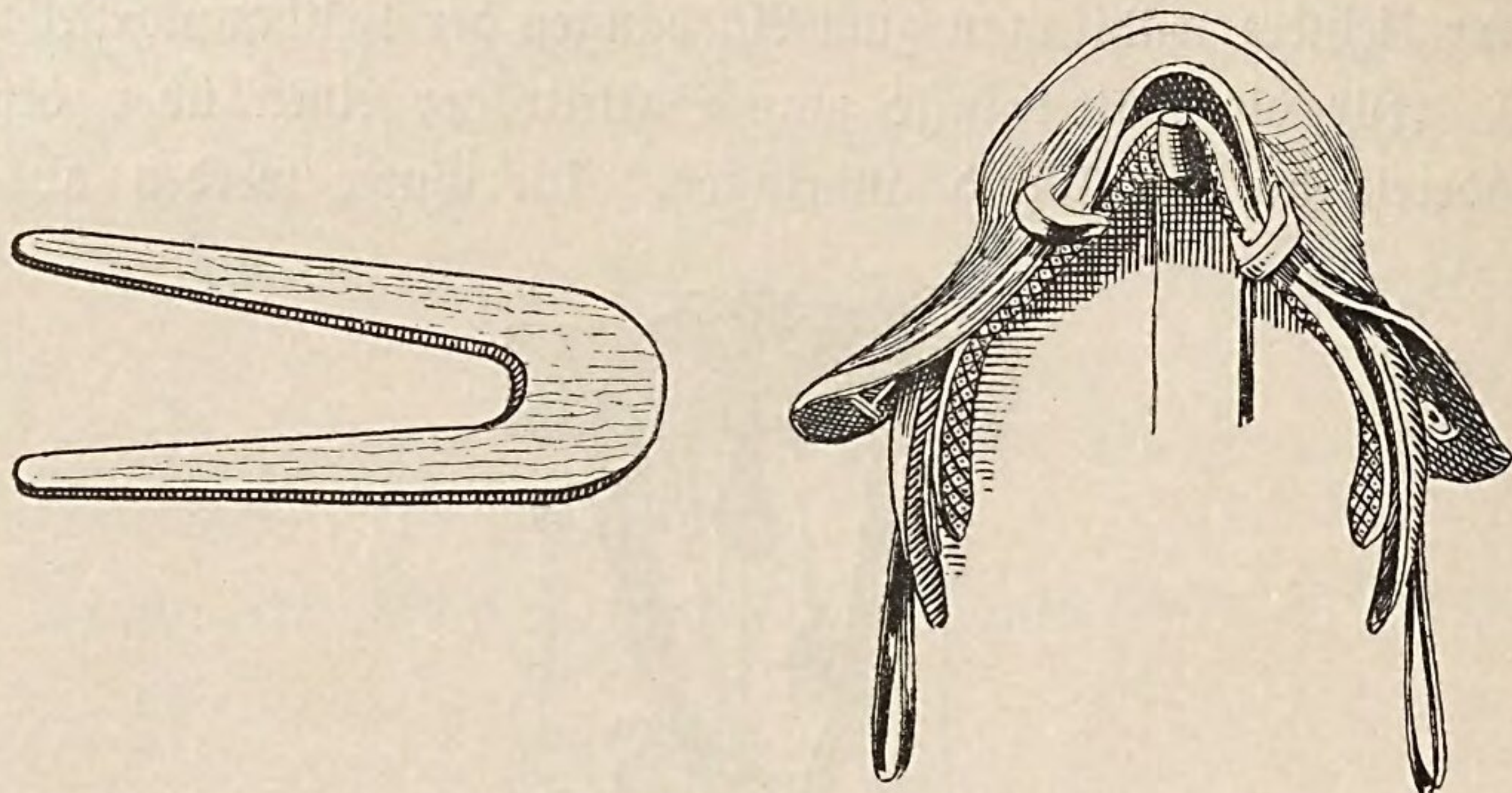


fig. 35.

auf (fig. 36). Auch in der Geschirrkammer ist ein Schrank oder eine Kommode zur Aufbewahrung von Sommer- oder Winterdecken je nach der Jahreszeit sehr am Platz.

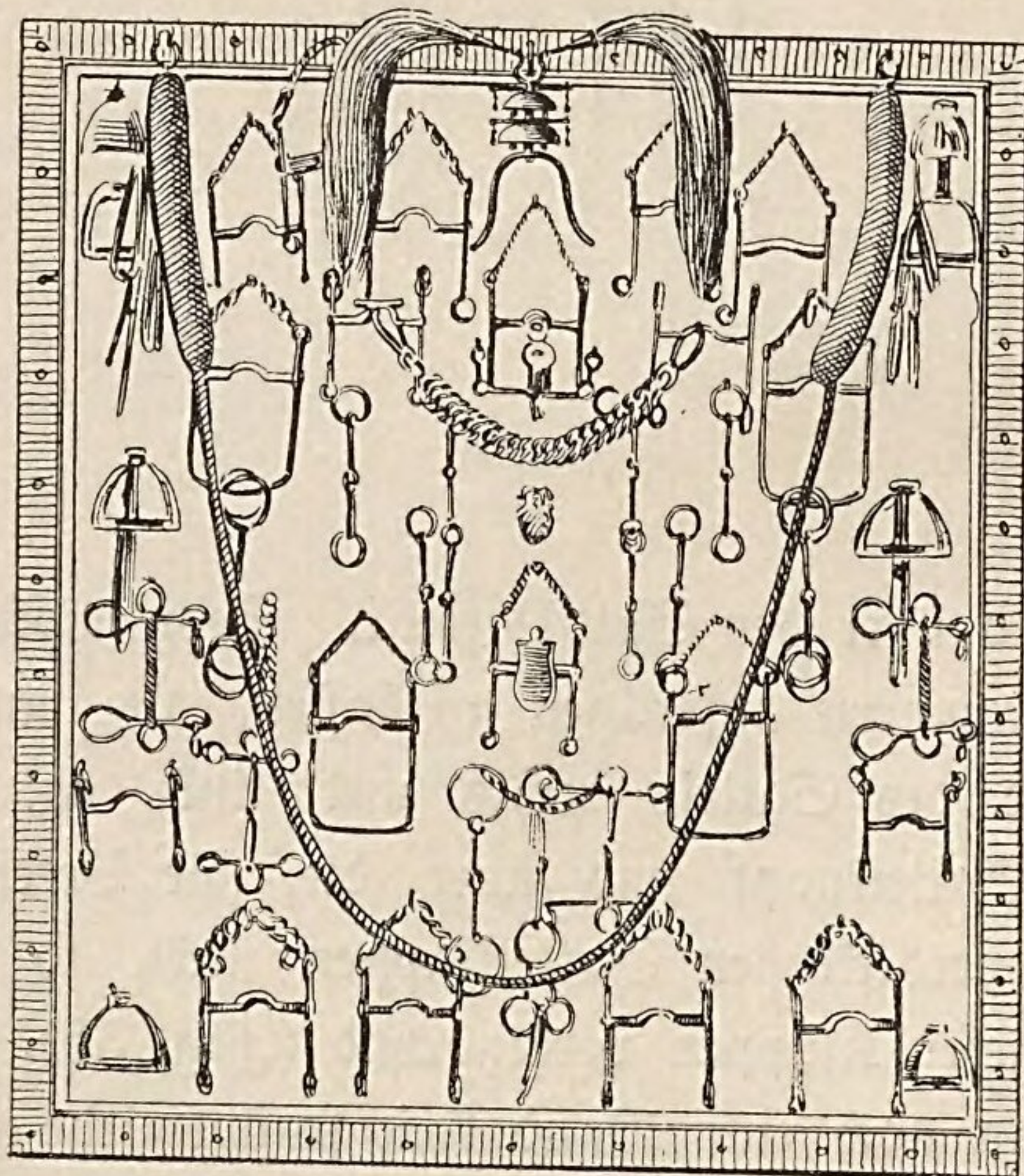
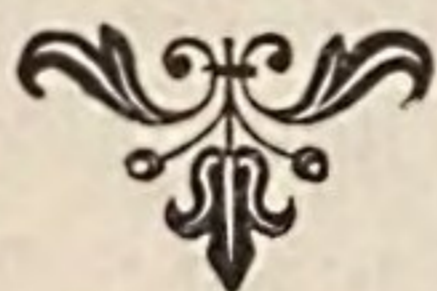


fig. 36.

Absichtlich habe ich mich einer Beschreibung von Luxusgeschirrkammern enthalten, da es mich einerseits zu weit führen würde, man sich aber andererseits aus jedem Preiscurant der Handlungen für Einrichtung von Pferdeställen und Geschirrkammern darüber zu informieren vermag.

Ich schliesse diesen Abschnitt über Stall, Remise und Geschirrkammer und komme nun zu der Beschreibung eines korrekten Kutschers während seines Dienstes außerhalb des Stalles.



Nachdem der Befehl zum Anspannen erteilt ist, wird der Kutscher zunächst den Wagen zurecht machen, das Verdeck herunterschlagen, die Spritzleder sauber zusammenlegen und dann den ganzen Wagen nochmals sorgfältig mit dem Wischtuch und Staubwedel abstauben. Da diese Verrichtung schon im Fahr-Anzuge geschieht, denn selbstredend hat der Mann sich erst Livree anzuziehen, so hat er diese Manipulationen in Hemdsärmeln und mit einer weißen Schürze (fig. 37), welche bis nach rückwärts reicht und mit einem Brustlatz versehen ist, vorzunehmen. Die Schürze darf erst abgelegt werden, wenn der Kutscher fertig angespannt hat.

Er hat sich zu überzeugen, ob die Kapseln an den Rädern gut fest sitzen und sauber poliert sind.

Die Deichsel wird eingeschoben und befestigt.

Es folgt das Einziehen der Aufhalter, deren Enden kreuzweis über die Deichsel gelegt werden.

Hierauf wird, falls das Anspannen in der Remise aus irgend einem Grunde nicht thunlich, der Wagen auf einen dazu geeigneten Platz gezogen und zwar immer so, daß die Deichsel sich in der einzuschlagenden Richtung befindet, damit beim Anfahren unnötige Wendungen vermieden werden.

Die Peitsche wird in das betreffende Futteral gesteckt und die Handstücke leicht darum geschlungen, so daß sie mit den Enden über den Schirm nach der Deichsel zu herabhängen.

Niemals aber sollen sie oder die Peitsche bloß liederlich auf den Wagen gelegt, oder gar erst während des Anspannens herbeigeholt werden.

Befindet sich am Schirm ein Zügelhalter (fig. 38), so ist dies unbedingt vorzuziehen, da dann ein Herabfallen der Leinen während des Anspannens unmöglich wird.



fig. 37.

Der Wagen ist nun zum Anspannen bereit.

Der Kutscher begiebt sich nun in den Stall, wohin sein Gehilfe die Geschirre gebracht und hinter den Pferden aufgehängt hat.

Die Art des Anschirrens setze ich als bekannt voraus, nur möchte ich davor warnen, die Pferde, wie dies leider vielfach geschieht, schon im Stall aufzusetzen, da dies der

letzte Griff beim Anspannen sein soll und die Pferde unnütz inkommodiert, sowie unter Umständen widerspenstig beim Anspannen macht.

Es empfiehlt sich sehr, die Pferde so aus dem Stall an den Wagen zu führen, daß man das Sattelpferd rechts, das Handpferd aber mit der linken Hand führt. Es hat dieses Verfahren nämlich den großen Vorteil, daß, wenn der Kutscher allein ist, er beide Pferde gleichzeitig an den Wagen führen kann.

Er stellt sie nun mit den Köpfen an die Deichsel und

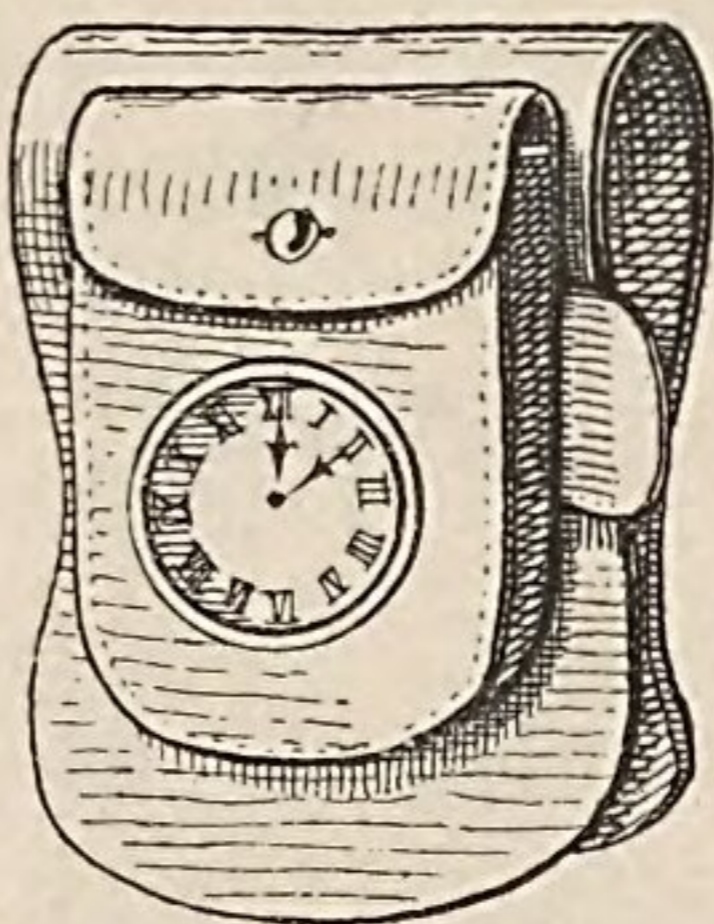


fig. 38.

läßt sie langsam nach rechts und links heruntreten. Hierdurch wird jedes Pferd leicht an die Stange gebracht, während, führt man Handpferd rechts und Sattelpferd links an den Wagen, man genötigt ist, die Pferde rückwärts an den Wagen zu schieben (fig. 39). Dieses Zurücktreten ist nun den Pferden nicht nur sehr nachteilig, sondern unter Umständen sogar gefahrbringend, denn wie leicht kann es hierbei vorkommen, daß die Deichsel nicht zwischen die Pferde, sondern einem derselben in die Hinterbeine kommt, und es muß schon ein außerordentlich gutmütiges Tier sein, das sich solche unvermutete Berührungen ruhig gefallen läßt.

Beim Anschirren ziehe ich vor, besonders wenn es viel fliegen giebt, die Stränge nicht eingeknotet an beiden Seiten

herabhängen zu lassen, sondern sie dem Pferde kreuzweise über die Kruppe zu legen; denn leicht kommt es vor, daß unruhige Pferde, mit dem Hinterbein nach dem Bauch schlagend, sich in diesen Knoten verfangen.

Beim Anlegen des Schwanzriemens wird vielfach empfohlen, die eine Schnalle zu öffnen, den Riemen unter

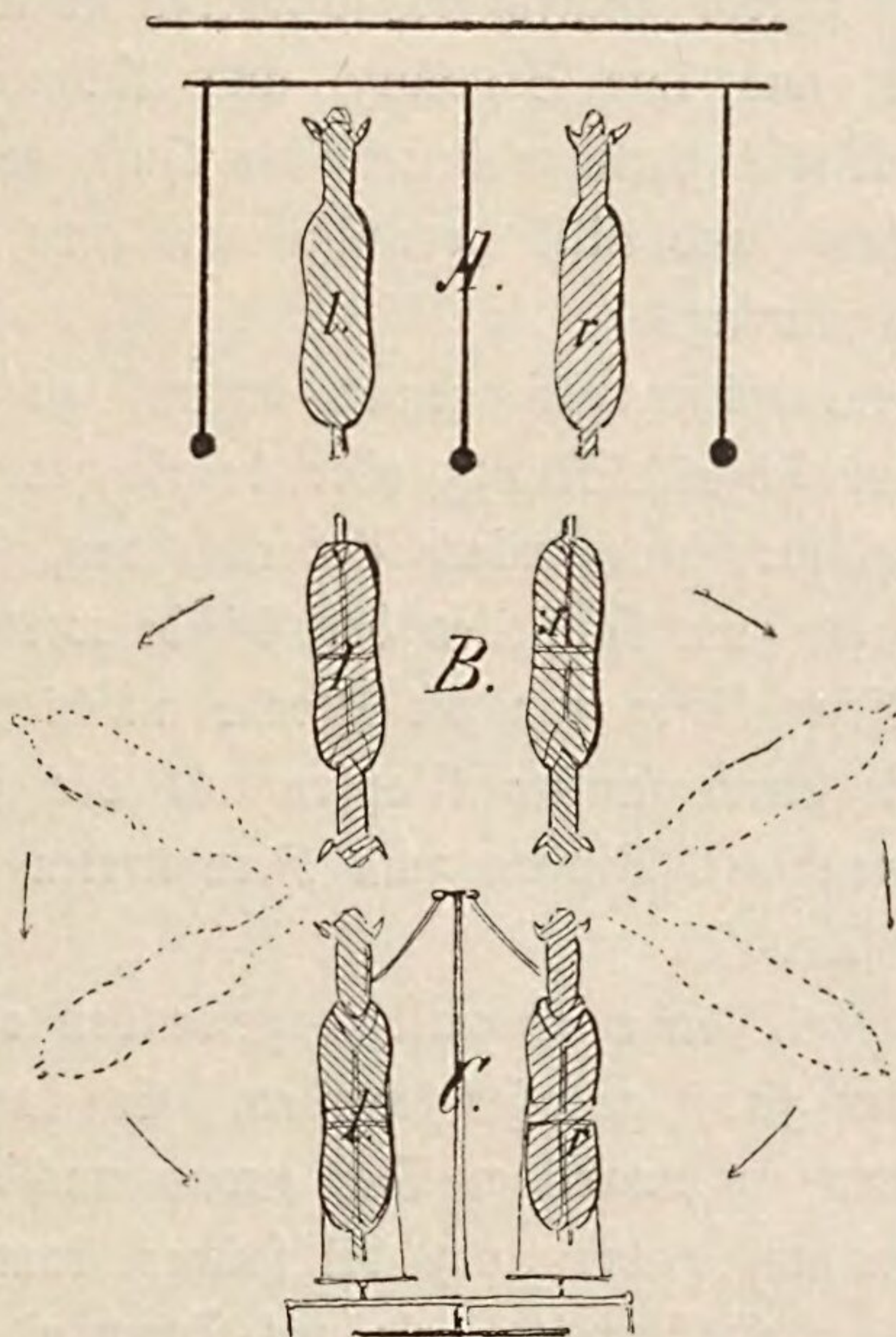


fig. 39.

dem Schwanz durchzuziehen und dann wieder fest zu schnallen. Der Vorteil dieser Maßregel ist nicht zu leugnen. Einerseits aber sind an vielen Geschirren die Schwanzriemen überhaupt nicht zum Aufschnallen eingerichtet, andererseits aber werden die Pferde sehr verwöhnt und machen dann in der Regel Schwierigkeiten, sich den Schwanzriemen unaufgeschnallt anlegen zu lassen.

Wenn man aber den Schwanzriemen nicht aufgeschnallt

anlegt, so ist es selbstredend, daß der Kammedeckelgurt noch nicht zugeschnallt sein darf.

Man achte aber sehr darauf, nicht einzelne Haare umzubrechen, besonders aber, daß keine Haare zwischen Schwanzriemen und Rübenwurzel liegen bleiben, was leicht ein Wundern der Weichteile der Rübe zur Folge hat.

Sind die Pferde angeschirrt, so werden sie auf den Stallgang gezogen, und ihre Schwänze und Mähnen mit einer nassen Wurzelbürste glatt gebürstet, die Hufe von etwa anhaftendem Stroh und Mist gereinigt und mit einer guten Hufschmiere geschwärzt.

Beim Herausführen ist genau darauf zu achten, daß nicht etwa ein Zügel, Strang oder dergleichen herabhängt, denn dies sieht nicht nur äußerst liederlich aus, sondern kann auch die Ursache zum Hinfallen der Pferde werden.

Der Kutscher führt nun die Pferde an die Deichselspitze und nötigt sie durch sanftes Klopfen mit der flachen Hand auf die auswendigen Rippen zum Herumtreten resp. Herantreten an die Deichsel.

Niemals soll dabei Gewalt angewendet oder gar die Pferde mit der Faust gestoßen werden. Es kann ja Fälle geben, in denen ein unartiges Tier etwas nachdrücklicher ermahnt werden muß, aber auch bei solchen kommt man oft mit Güte und Geduld weiter, als mit Strenge.

Der erste Griff, nachdem die Pferde an der Deichsel stehen, ist, die Aufhalter in's erste Loch, von der Spitze ab, einzuschnallen. Hierauf werden die Kreuzzügel eingeschnallt und in diese die Leinen. Es sollte niemals geduldet werden, daß in anderer Reihenfolge verfahren wird, denn macht der Kutscher erst die Stränge fest, während Aufhalter und Leinen noch nicht eingeschnallt sind, so wäre ich neugierig zu sehen, wie der Mann ein Paar so angespannte Pferde wieder zum Stehen bringen will, wenn sie, durch

irgend ein unerwartetes Geräusch erschreckt, unvermutet losgehen; denn selbst gesetzt den Fall, er hätte das Glück, noch eine der Kreuzleinen zu erwischen, so werden, da er sich doch natürlich an diese Leine, wie der Ertrinkende an den Strohhalme klammert, die Pferde momentan still stehen; aber gerade durch diese plötzliche Bewegung rollt ihnen der Wagen, da die Aufhalter nicht in Funktion sind, in die Beine und einigermaßen temperamentvolle Pferde dürften denn doch die Sache falsch verstehen und entweder ausschlagen oder ihren Marsch mit erneuten Kräften fortsetzen. Erschrecken aber die Pferde in irgend einem Stadium des Anspannens, so kann man sie mit ziemlicher Sicherheit durch einen raschen Griff in die Leine anhalten — vorausgesetzt, daß man in oben angegebener Reihenfolge anspannte. —

Nun folgt das Befestigen der Stränge an die Knöpfe der Sprengwage. Viele Kutscher haben die Angewohnheit, den äußeren Strang ein Loch länger zu schnallen. Ich halte dies aber für durchaus verwerflich, da man die Pferde dadurch noch mehr an die Stange drückt. Der Aufhalter zieht bei strammer Anspannung das Pferd ohnehin zu sehr mit der Schulter nach innen; schnallt man nun den äußeren Strang ein Loch länger, so wird diese Unannehmlichkeit noch begünstigt.

Sollen längere Touren oder schlechte Landwege gefahren werden, so erleichtert man den Pferden die Arbeit ganz bedeutend, wenn man dieselben statt an die feste Sprengwage an lose Ortscheite spannt, welche an der Sprengwage mittelst starken Riemens befestigt sind.

Hat man Pferde von ungleichem Temperament, so empfiehlt sich eine eiserne Spielwage mit beschränktem Spielraum. Das faule Pferd wird dann, wenn es nicht ordentlich vorwärts geht, die doppelte Arbeit haben.

Natürlich kann man in der Stadt weder mit beweglichen

Ortscheiten, noch mit Spielwagen fahren — es würde dies wenigstens einen sehr rustikalen Eindruck machen.

Sind nun die Stränge richtig geschnallt, so müssen die Pferde so nahe vor dem Wagen stehen, daß sie, ohne die Radreifen beim Gehen zu berühren, grade noch laufen können.

Man zieht nun die Aufhalter so weit an, daß beim Stillhalten schon die Stränge und Aufhalter „stramm stehen.“

Auf dem Lande oder in schlechten Wegen thut man besser, etwas loser anzuspinnen, da man bei zu strammer Anspannung auf längeren Touren die Pferde zu sehr anstrengt.

Die Länge der Deichsel muß der der Pferde angepaßt sein, da es sehr unschön aussieht, wenn sie einen Meter zwischen den Pferden hervorsieht.

Sind nun alle Geschirrteile richtig befestigt, die Kreuzzügel richtig geschnallt, so hat der Kutscher die Pferde aufzusetzen. Hierauf legt er die Schürze ab resp. in den Kasten des Bocks, wenn unterwegs ausgespannt werden soll. Der Kutscher zieht nun seinen Rock an, desgleichen die Handschuhe, die er, noch auf der Erde stehend zuknöpft, setzt den Hut auf, nimmt die Zügel in die linke Hand und besteigt dann von links den Wagen, nachdem er sich vorher die Füße auf einer bereit liegenden Strohmatten abgetreten, um den Teppich des Wagens nicht zu beschmutzen.

Die Mode, den Ueberzieher immer mitzunehmen, ist nicht mehr so allgemein wie früher, und wird in der Regel das Mitnehmen desselben extra befohlen. In diesem Fall hat man die Ärmel nach innen zu ziehen, den Rock ganz zuknöpfen und schmal zusammengelegt über das Keilkissen des Bockes in der Art zu hängen, daß derselbe nach rückwärts etwa $\frac{1}{2}$ Meter herabhängt. Gummiröcke legt man dagegen besser zusammengelegt so auf das Keilkissen, daß sie hinten nicht herabhängen (fig. 40).

Soll der Kutscher ohne Diener fahren, so muß er das Keilkissen in die Mitte des Bockes rücken, denn es sieht nicht nur unschön aus, wenn der linke Platz leer ist, sondern greift auch die rechte Vorderfeder des Wagens bedeutend an.

Wir kommen nun zum Sitz des Kutschers. Der Laie wird vielleicht lächeln und der Ansicht sein: „Sitz ist eben Sitz“, und doch ist der Sitz des Fahrenden gerade mit am Entscheidendsten für den Totaleindruck.

Der Sitz — ich meine hier das Keilkissen — muß der

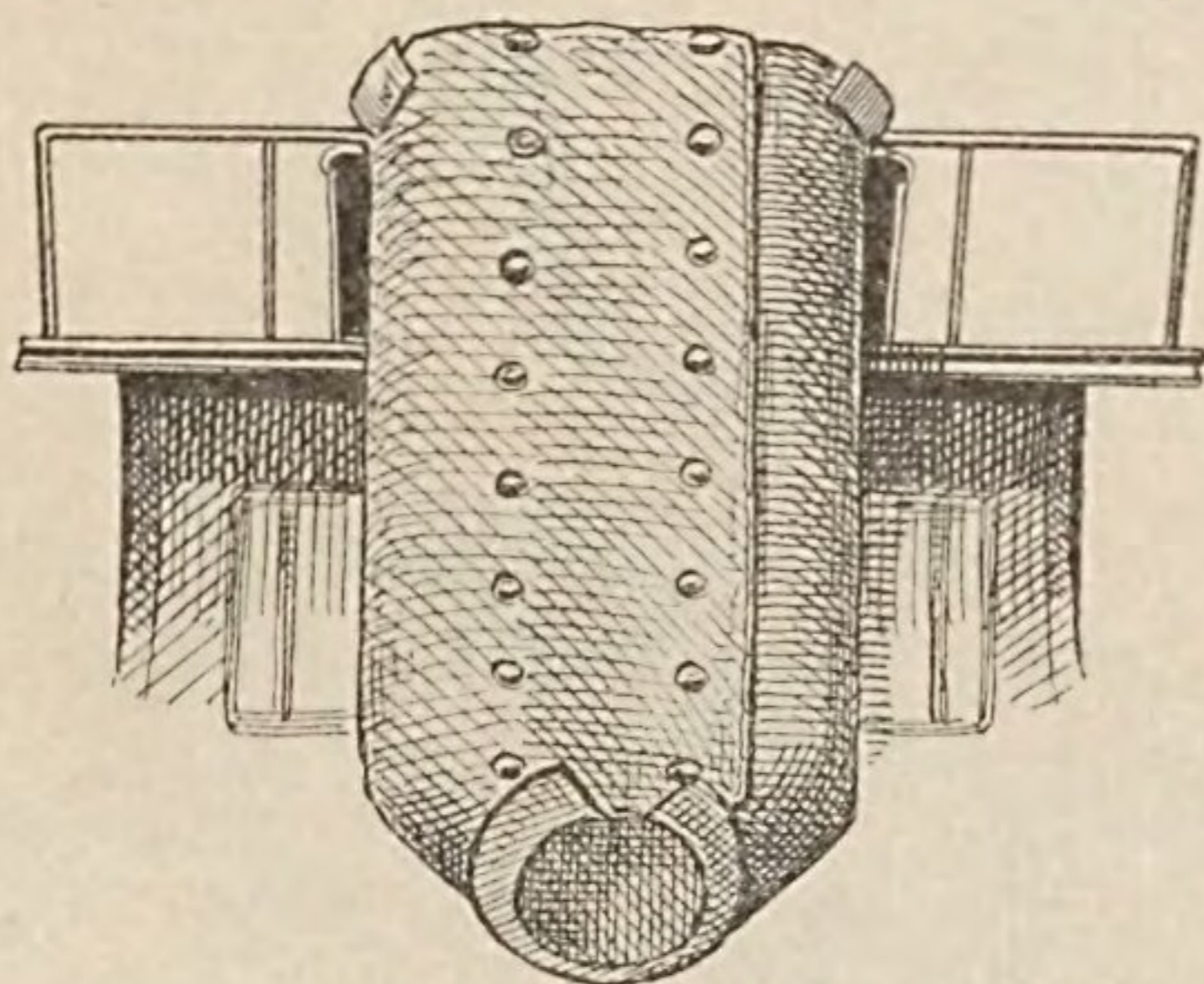


fig. 40.

Beinlänge des Kutschers angepaßt sein, denn ist der Sitz zu hoch, so rutscht der Mann nach vorn, ist er aber zu niedrig, so werden seine Kniee immer eine intime Annäherung an sein Kinn anstreben, und er wird eher den Eindruck eines Cholerafranken als den eines eleganten Kutschers machen. Sehr große Leute sehen aus diesem Grunde auch selten gut auf dem Bock aus. Fig. 41 zeigt einen solchen Mann, der außerdem völlig unkorrekt angezogen und frisiert ist.

Der Mann setze sich natürlich hin, in gerader und ungezwungener Haltung, strecke die Beine lang aus, sitze nicht mit krummen Knieen, oder mit auseinandergestellten Beinen; die Hacken zusammen, die Füße leicht nach auswärts gestellt — eher zu nahe zusammen, als zu weit auseinander (fig. 42).

Er schlage sich die Rockschöße unters Gesäß, so daß der Rock rückwärts keine Falten schlägt und setze sich auf das Ende der Leine.

Hierauf werden die Zügel ordentlich in die linke Hand genommen, die Peitsche in die rechte, und nun stelle er die Pferde zusammen. Erst nachdem dies geschehen, fahre er in

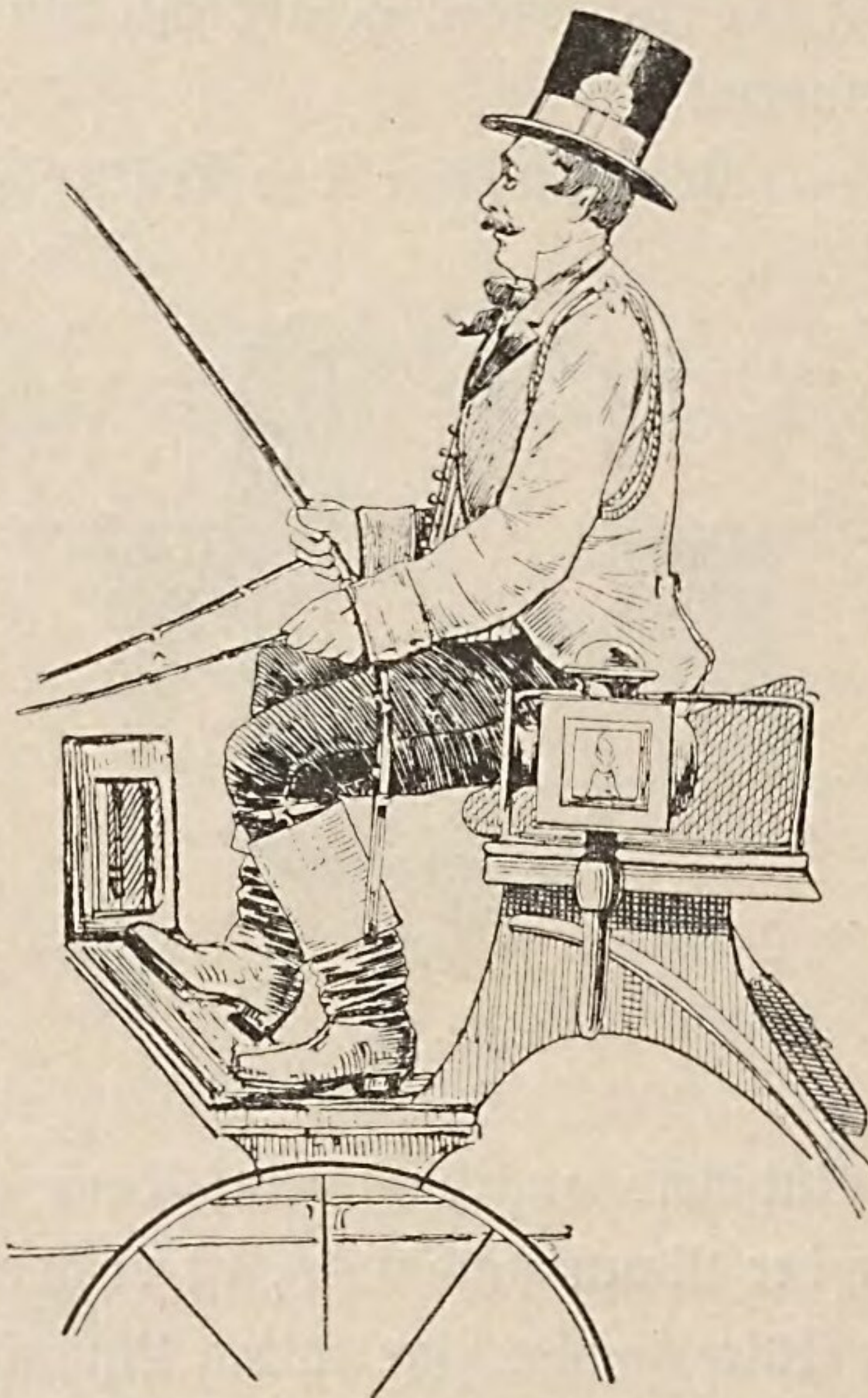


fig. 4t.

langsamem, versammeltem Schritt vor, wobei er, die Peitsche leicht auf den rechten Oberschenkel stützend, dieselbe etwa einen Fuß über ihrem unteren Ende faßt.

Nichts macht einen nichtswürdigeren Eindruck, als wenn ein Kutscher, man möchte sagen: fast während des Aufsteigens los fährt, womöglich im Trabe, auf seinen Sitz fällt und während der ersten zwanzig Schritt noch nach Zügel und Peitsche angelt, um erst, nachdem er vorgefahren, seine ver-

lorene Haltung zu korrigieren, wenn ihm dies überhaupt für der Mühe wert erscheint. Man sollte es kaum für möglich halten, und doch gehe ich eine Wette ein, daß, wenn man sich die Mühe nimmt, zwanzig Kutscher — ich meine Durchschnitts-

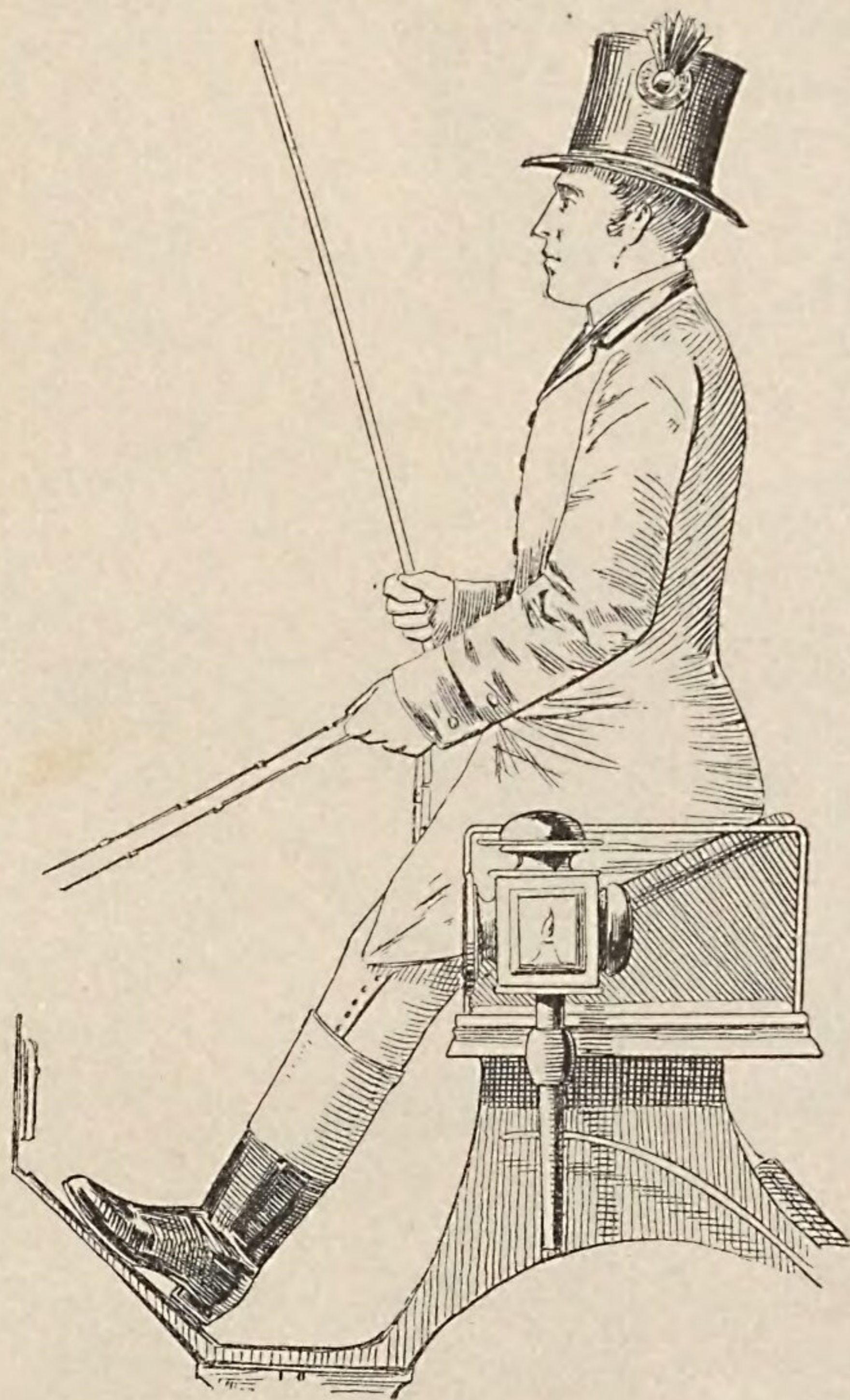


fig. 42.

kutscher — beim Vorfahren zu beobachten, man an achtzehn die oben gerügten Fehler und noch manche andere bemerken wird.

Hält der Kutscher nun vor dem Hausthor, so hat er dieselbe unbewegliche korrekte Haltung wie beim fahren einzunehmen, die Peitsche ebenfalls auf den rechten Oberschenkel leicht aufgestützt. Die Zügel müssen aber beim Stehen etwas nachgelassen werden — für den Laien unsichtbar — da sonst

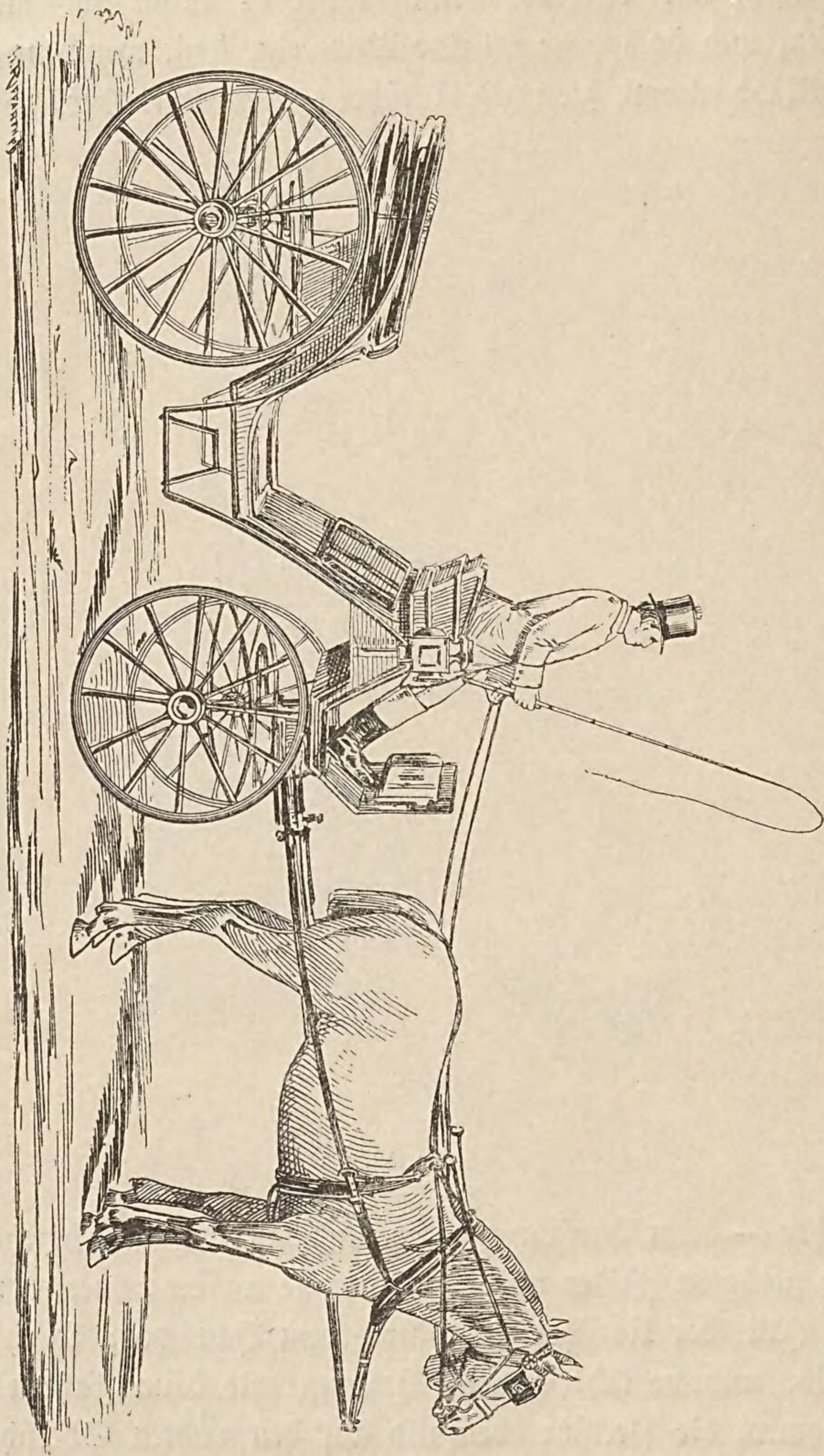


Fig. 45.

die Pferde anfangen, rückwärts zu treten und zu drängen (fig. 43).

Ich kenne Kutscher, die jedem Pferd binnen kurzer Zeit beibringen, keinen Augenblick ruhig zu stehen. Abgesehen davon, daß nichts unangenehmer aussieht, als hin- und her-

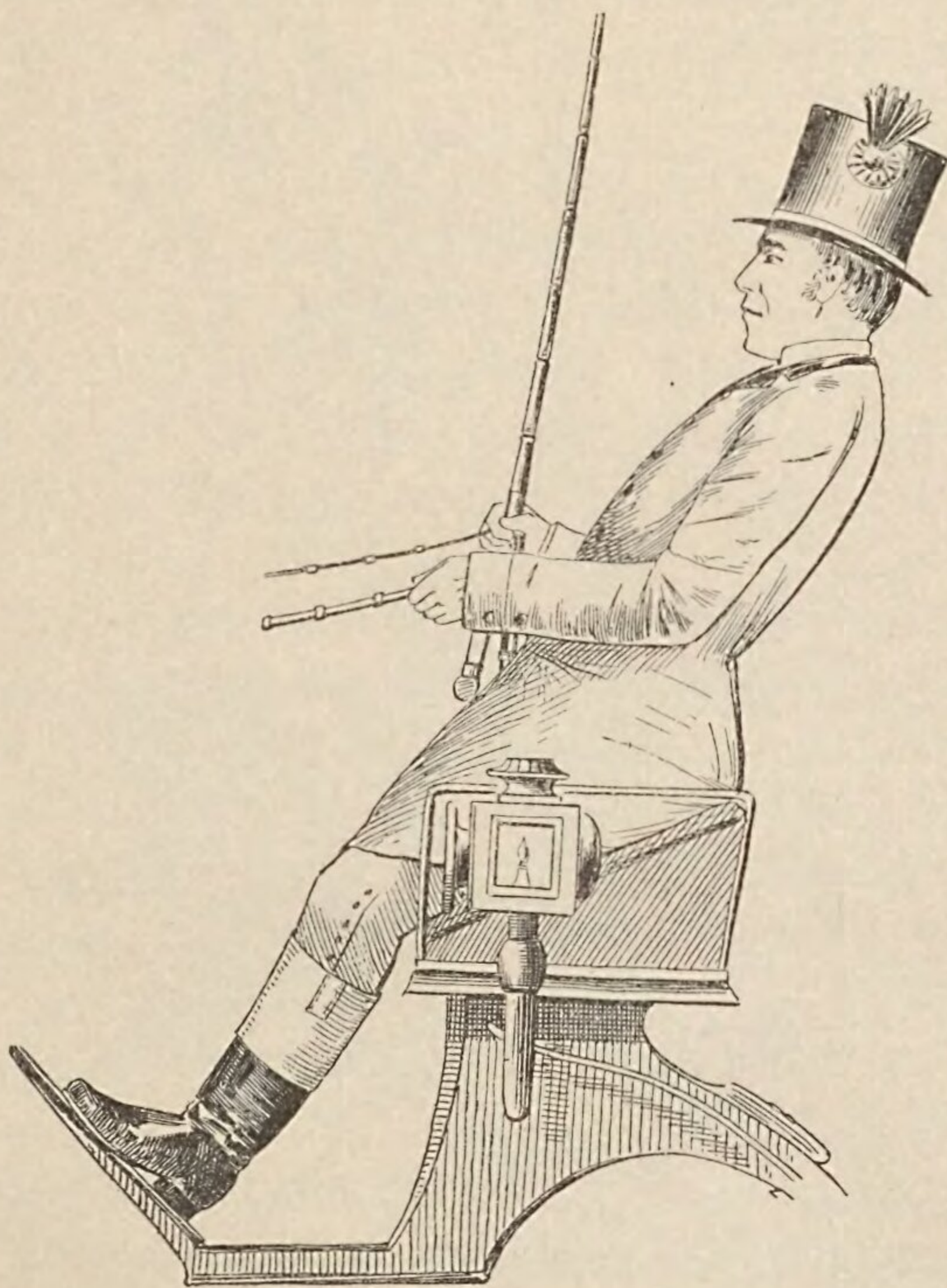


fig. 44.

drängende Pferde, ist es auch für die Herrschaft höchst peinlich, einen guten Augenblick zum Einsteigen abpassen zu müssen, wobei man noch von Glück sagen kann, wenn man nicht über die Füße gefahren wird.

Der Kutscher achte aber auch darauf, daß seine Pferde

sich in korrekter Paradedstellung während des Haltens befinden und ermahne sie dazu, wenn es nicht anders geht, mit der Peitsche. Artet dies aber in einen Dressurversuch aus, so verzichte er lieber darauf.

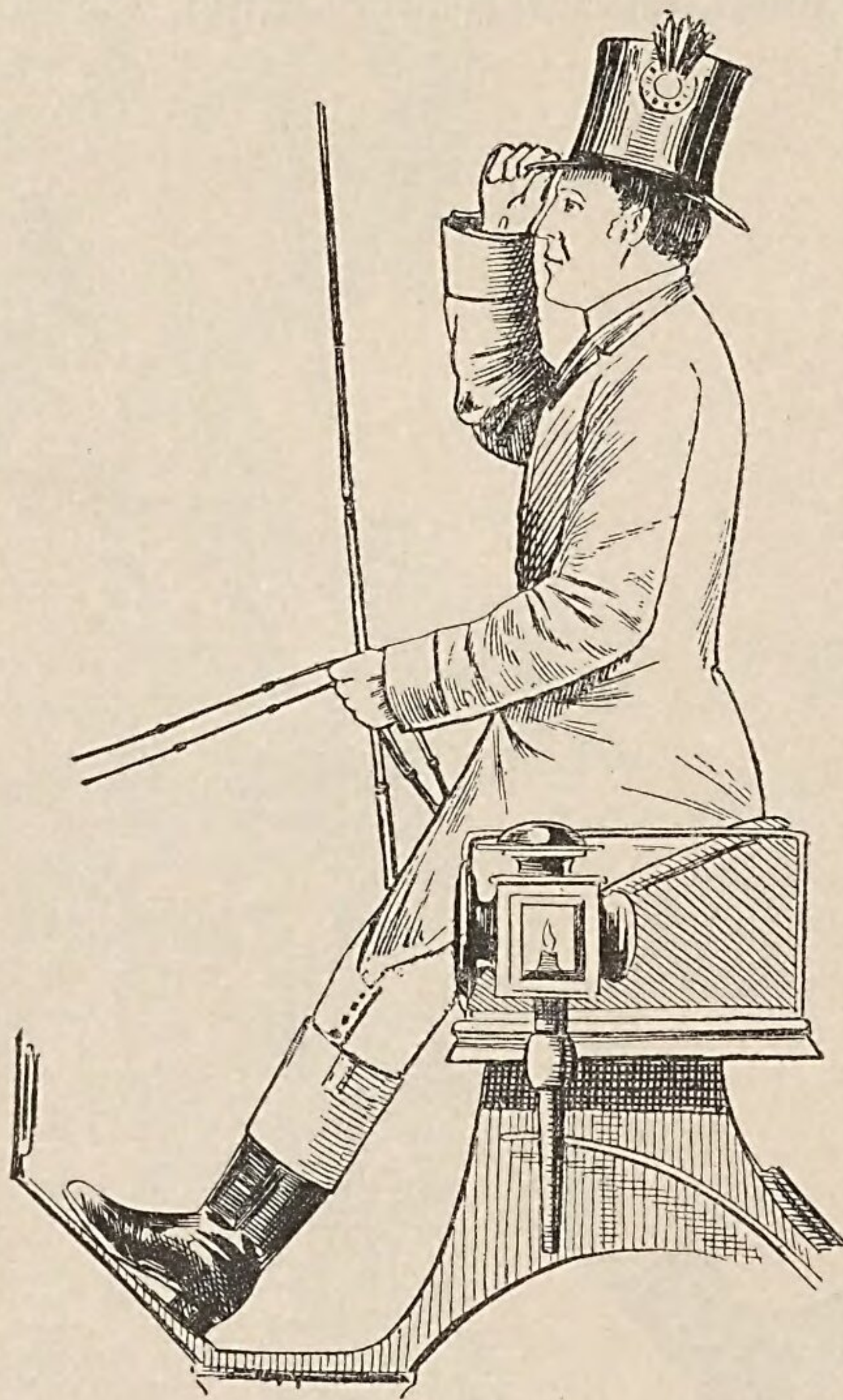


fig. 45.

Eine der größten Untugenden ist das Hintenüberwerfen (fig. 44) des Oberkörpers beim Parieren.

Abgesehen von dem beängstigenden Gefühle, das Jeden befällt, der das zweifelhafte Vergnügen hat, hinter einem solchen Fahrkünstler, der in der Regel einer sehr niederen Klasse von Kutschern angehört, zu sitzen, indem man jeden Moment erwartet, den Mann rücklings in den Wagen stürzen

zu sehen, läßt es, vorausgesetzt, daß es nicht nur eine üble Angewohnheit oder Mangel an Erziehung ist, auf eine sehr harte Hand schließen. Ist der Mann nur im Stande, seine Pferde mit Zuhilfenahme seines halben Körpergewichts zu parieren, so steige er lieber vom Boock und ergreife ein anderes Metier, denn zum Kutscher ist er dann nicht geeignet.

Erscheint die Herrschaft in der Hausthür, so hat der Kutscher seinen Gruß zu entbieten.

Dies geschieht nun folgendermaßen: Er nimmt die Peitsche in die linke Hand, wobei sie aber mit der Spitze resp. dem Bogen nach oben gerichtet bleibt und erfaßt mit Daumen und Zeigefinger der rechten Hand leicht die Hutkrempe (fig. 45).

Die Kopfbedeckung auf dem Boock abzunehmen, ist ebenso unstatthaft, als wollte ein Soldat im Gliede seinen Helm abnehmen.

Das Grüßen wird so lange fortgesetzt, bis die Herrschaft den Wagen bestiegen und das Zeichen zur Abfahrt gegeben hat.

Der Kutscher fahre unter Vermeidung alles Anrückens an und wird dies am besten dadurch erreichen, daß er seine Pferde an ein langgezogenes S—f als Signal gewöhnt. Anrufen, sowie Zungenschlag haben in der Regel ein plötzliches Losstürmen zur Folge.

Ich kann dem Kutscher keinen besseren Rat geben, als sich beständig einzubilden, er habe einen Korb mit rohen Eiern im Wagen, die er heil irgend wohin bringen müsse, und er wird bei diesem Gedanken stets alle Unebenheiten des Weges langsam und angenehm durchfahren.

Die Zügel sind stets in der linken Hand allein zu halten, und darf die rechte nur leicht mit hineinfassen (fig. 46).

Die rechte Hand ist das Steuerruder der Maschine und muß von der linken sachgemäß unterstützt werden, denn indem ich z. B., eine Wendung nach rechts fahrend, mit der rechten Hand den rechten Zügel erfasse, muß die linke durch

eine schraubenförmige Bewegung des Handgelenks den linken Zügel verlängern.

In jeder Hand eine Leine zu halten, ist nicht nur unschön, sondern auch höchst unpraktisch, denn es ist dann ein ewiges „Gemannsche“ in den Zügeln unvermeidlich.

Treibt man z. B. ein Pferd mit der Peitsche, so muß man entweder den rechten Zügel der linken Hand anvertrauen, was Unruhe zur Folge hat. Der Hieb kommt, wenn es ein

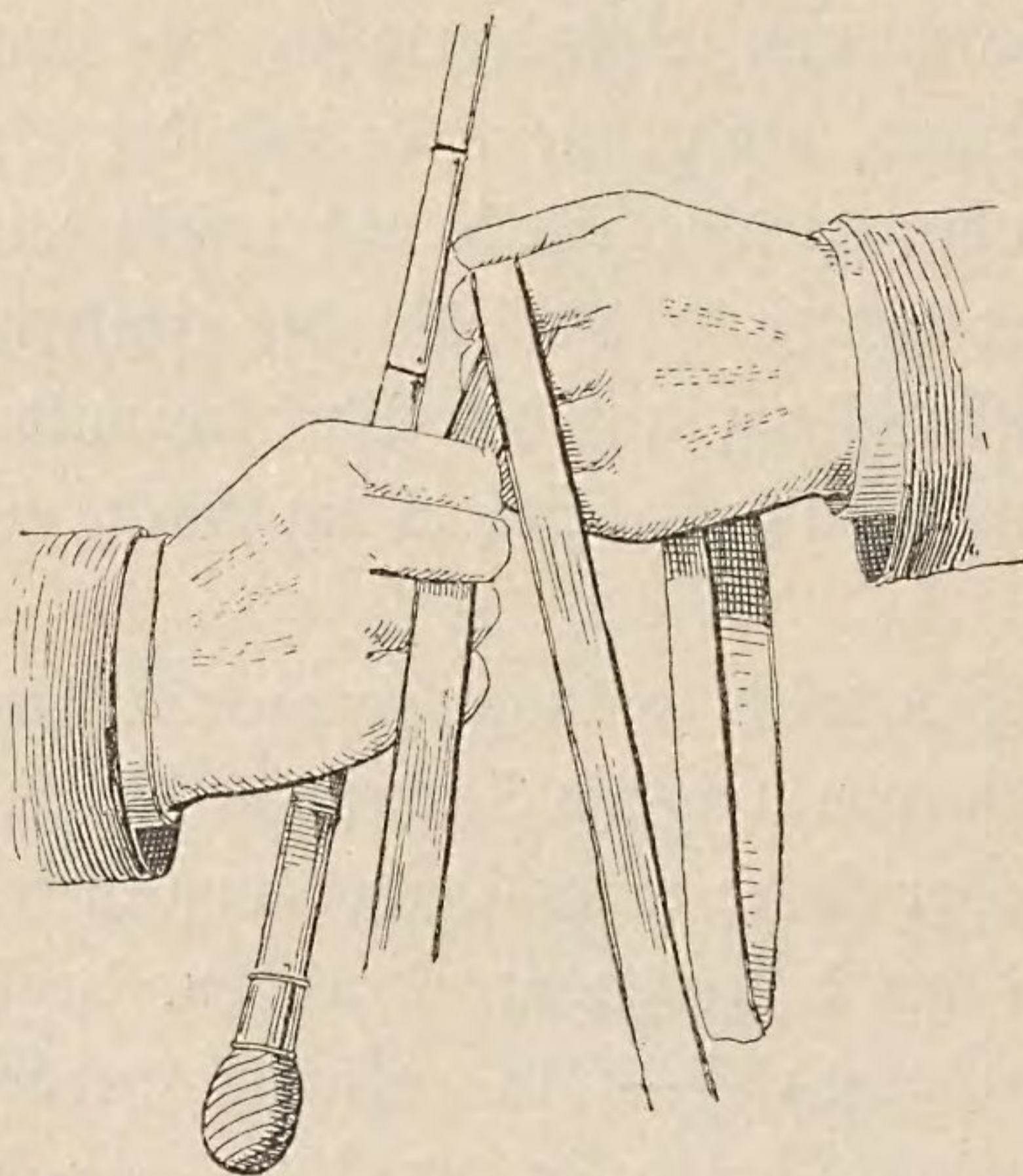


fig. 46.

strafender sein sollte, dann auch zu spät. Haut man aber noch mit dem Zügel in der Hand, so reißt man die Pferde in's Maul.

Für Droschkenkutscher und ländliche Kosselenker mag es gleichgültig sein, denn diesen beiden Kategorien ist so ziemlich Alles gleichgültig, für einen guten Kutscher aber ist es höchst unpassend.

Bemüht sich der Kutscher, seine Pferde leicht in der Hand zu haben, so wird ihm dies eine fast bewegungslose korrekte Haltung während des Fahrens sichern, die allein einen eleganten Eindruck hervorbringen kann.

Alle unnötigen Bewegungen wirken störend.

Der Kutscher achte nur auf seinen Weg, seine Pferde und etwaige Verkehrshindernisse. Er überlege bei diesen, wie und ob sie zu umgehen und reiße nicht erst im letzten Moment seine Pferde mit einer scharfen Parade zusammen, auf die Gefahr hin, ihnen das Kreuz zu brechen. Ueberhaupt gehe er aus einer scharfen Gangart zum Schritt oder Halten nie plötzlich, sondern nach und nach über.

Umsehen oder gar Bemerken und Erwidern von Grüßen seiner Bekannten ist durchaus unstatthaft.

Macht seine Herrschaft in der Stadt Besuche, so wende er, nachdem dieselbe ausgestiegen, mit dem leeren Wagen um und halte etwa zwanzig Schritt von dem betreffenden Haus-
thor entfernt, um während der Zeit des Wartens anderen Equipagen das Vorfahren zu ermöglichen, andererseits aber jedes Winkes zum Vorfahren gewärtig zu sein. Er nehme hierbei die oben beschriebene korrekte Haltung ein und vergesse keinen Augenblick, daß unter den Vorübergehenden so und so viele Fachleute seine Haltung musternd betrachten, oder er aus einem Fenster beobachtet wird.

Abzusteigen oder gar zu rauchen, überlasse er seinen Kollegen vom Doktortwagen.

Ich entsinne mich eines Vorfalles, wo bei einer Auffahrt mit langem Warten zwei Kutscher eines Marstalles sich so weit vergaßen zu rauchen.

Beide Leute verloren ihre Stelle und hatten obendrein den Spott ihrer Kollegen zu ertragen. Sie hatten eben damit bewiesen, daß sie ihren Manieren nach nicht auf einen anständigen Bock, sondern auf einen Omnibus oder einen Milch-
wagen gehörten.

Bei jedem Ein- und Aussteigen der Herrschaft hat der Kutscher in der weiter oben beschriebenen Art zu grüßen.

Ebenso wenn er während der Fahrt von der Herrschaft an-
geredet wird.

Wird er mit leerem Wagen nach Haus geschickt, so hat er, Schritt fahrend, dieselbe korrekte Haltung beizubehalten, als ob die Herrschaft im Wagen säße.

Er muß stets bedenken, daß er mit seinem eigenen Renommé auch das des Stalles seines Herrn untergräbt, wenn er bummlich auf dem Bock sitzt oder raucht.

Ich habe mir bei Bällen, Auffahrten ic. oft das Vergnügen gemacht, nachdem ich meinen Wagen fortgeschickt, noch eine Weile auf der Straße zu bleiben und das Abfahren der verschiedenen Wagen zu beobachten. Mit wenigen Ausnahmen haben sich Kutscher aus großen Ställen oder solche mit guter Anleitung korrekt benommen, während die große Anzahl der „selbstgemachten“ Kutscher, d. h. Kutscher, die nie regelrecht angelernt waren, sich nur wenig oder gar nicht von ihren Kollegen vom öffentlichen Bock unterscheiden, denn hatten sie vorher eine leidlich korrekte Haltung gehabt, so ließen sie sich nun um so mehr gehen.

Kommt der Kutscher nach Haus, so sei sein Erstes, seinen Rock auszuziehen und diesen mit Hut und Handschuhen sorgsam fortzulegen.

Nachdem er seine Schürze vorgebunden, schreite er zum Ausspannen und verfare dabei in umgekehrter Reihenfolge als beim Anspannen. Zunächst setze er die Pferde ab. Dann schnalle er die Aufhalter einige Loth länger und stränge die Pferde ab, die Stränge in Knoten schlagend.

Dann werden die Handstücke ausgeschnallt und die Kreuzzügel abgenommen, die Aufhalter gelöst und kreuzweis über die Deichsel gelegt. Er stelle sich nun zwischen die Pferde und führe sie in den Stall. Nachdem er sie abgeschirrt und angehalftert, eile er schnell zum Wagen und ziehe die Deichsel heraus, da ein längeres Stehen des Wagens mit der Deichsel

demselben sehr nachtheilig ist. Hierauf schreite er zu einer gründlichen Abwartung seiner Pferde.

Es erübrigt nun noch, den Kutscher darauf aufmerksam zu machen, welche Haltung er einzunehmen hat, wenn er seinen Herrn auf Ausfahrten begleitet, auf denen dieser selbst die Zügel führt.

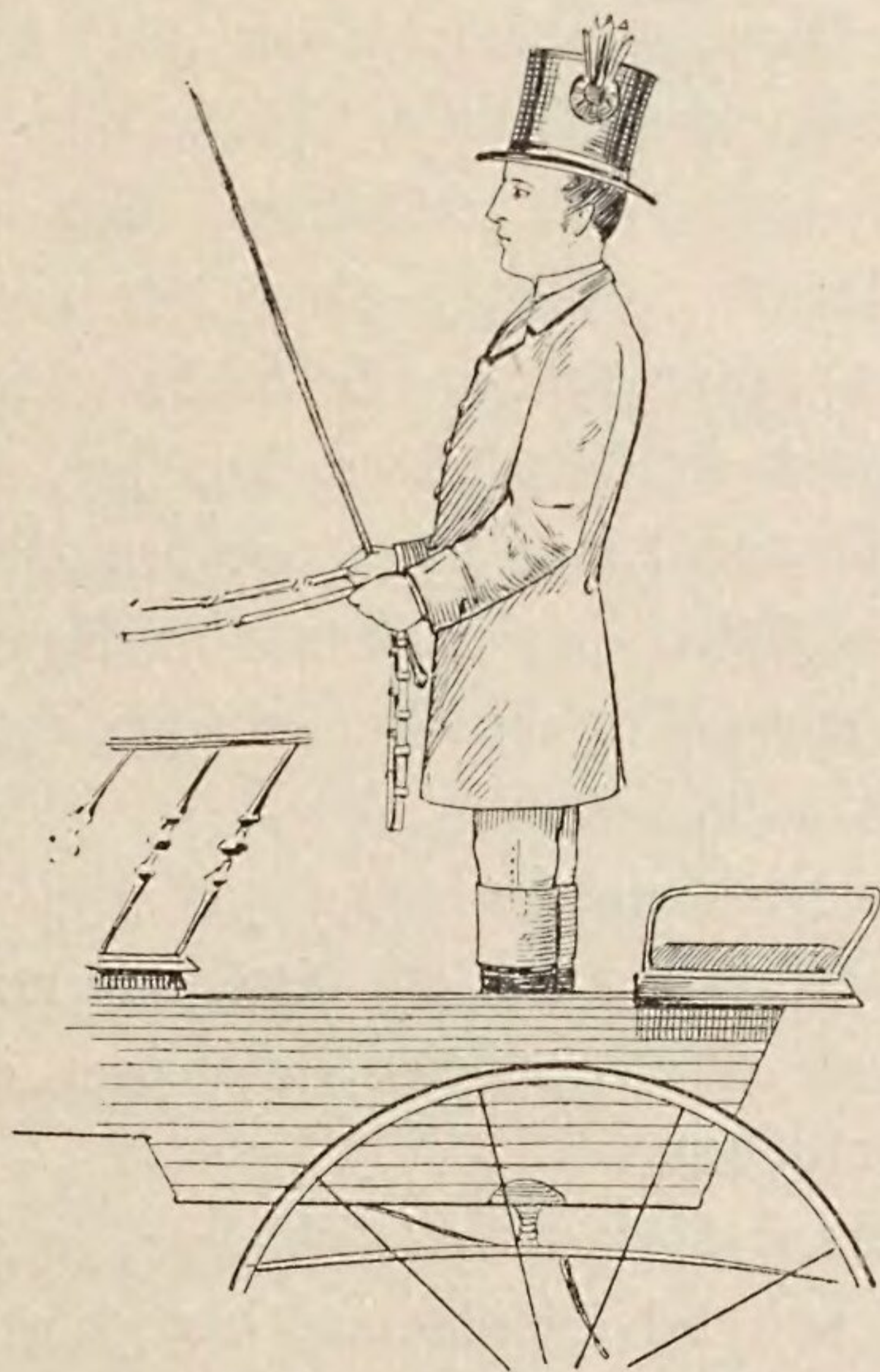


fig. 47.

Ist das Gefährt ein zweispänniges, oder ein einspänniges, so fährt er, hinter dem Vordersitze stehend, vor, was selbstredend im Schritt zu geschehen hat (fig. 47). Vor dem Hausthor angekommen, befestigt er die Leine in dem Zügelhalter und stellt sich vor die Pferde, wo er so lange verbleibt, bis die Herrschaft Platz genommen und die Zügel ergriffen hat. Er hat hierbei vom Moment des Erscheinens der

Herrschaft bis zu dem Augenblick, wo er selber den Wagen besteigt, in der oben beschriebenen Art zu salutieren.

Ist die Equipage dagegen eine vierspännige, so ist es nicht wohl ratsam, dieselbe im Wagen stehend vorzufahren. Er hat daher lieber den Vordersitz einzunehmen, da er von hier aus die Pferde besser in der Gewalt und besonders mehr Einwirkung auf die Vorderpferde mittelst der Peitsche hat. Wollte er auf diese Einwirkung verzichten, was beim Stehen innerhalb des Wagens unbedingt der Fall wäre, so würden die vier Pferde wahrscheinlich häufig in wenig korrekter Haltung vor dem Haus erscheinen, und ein bummlich gehender Viererzug bietet eins der traurigsten Bilder, die man sehen kann. Er bleibe auch auf dem Bock, bis er dem Herrn die Zügel übergeben hat, während der begleitende Stallmann seinen Platz vor den Vorderpferden einnimmt und bezüglich des Grüßens dieselben Vorschriften zu beachten hat, wie ich es eben bei dem zweispännigen „Selbstfahrer“ erklärt habe.

Übrigens wird ein Viererzug ja meist von einer Mail Coach aus gefahren, wo es unmöglich wäre, die Leitung der Pferde von einem anderen, als dem dazu bestimmten Vordersitze auszuüben.

Es erfordert übrigens die Etikette, daß der Kutscher beim Anfang und bei Beendigung der Fahrt, sowie überall da, wo sein Absteigen erforderlich wird, den Wagen, während er im Gange ist, verläßt und besteigt, und wird der darin Ungeübte sehr wohl daran thun, in der Remise bei stillstehendem Wagen praktische Vorübungen zu machen, da er sonst mit den Rädern in unangenehme Kollision geraten kann.

Auch springe er immer mit dem Gesicht nach der Fahr- richtung zu ab, da er im umgekehrten Fall leicht wie erschlagen in den Sand rollt, wie ich öfters beobachtete.

Abgesehen davon, daß es nicht angenehm ist, mit einem Kutscher hinter sich zu fahren, dessen Livree über und über beschmutzt ist, kann sich der Betreffende durch den Aufprall ernstliche Beschädigungen zuziehen.

Wenn er seinen Platz eingenommen, so sitze er mit untergeschlagenen Armen da (fig. 48). Wird er von

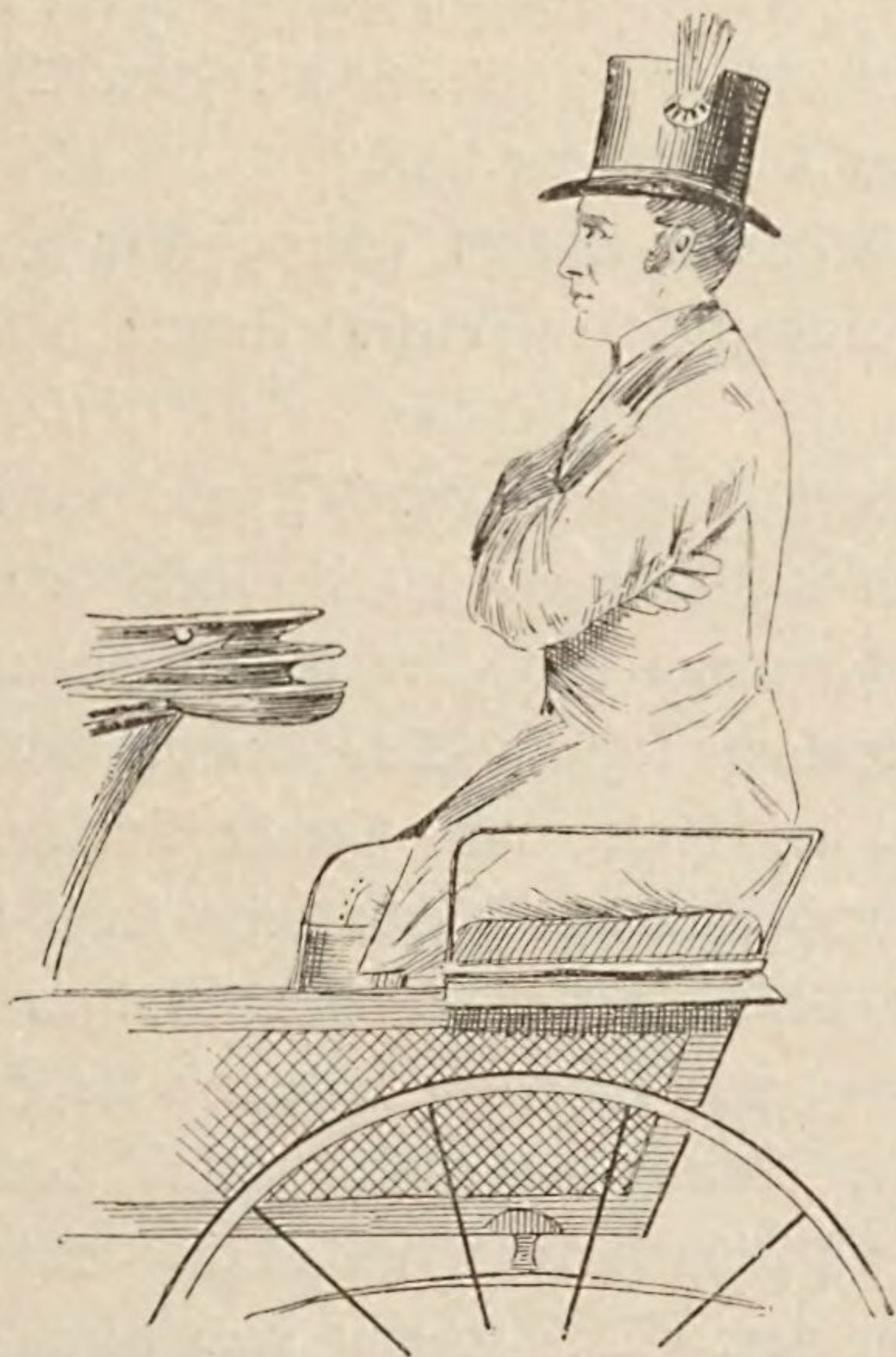


fig. 48.

dem Herrn angeredet, so erhebe er sich und antworte mit zwei Fingern am Hut. Bemerkt er, daß der Herr einen Bekannten anreden und zu diesem Zweck still halten will, so verlasse er augenblicklich den Wagen und stelle sich vor die Pferde.

Ganz besonders möchte ich noch hervorheben, daß es auch bei dieser Art Fahrdienst höchst unpassend wäre, Grüße seiner Bekannten zu erwidern.

Niemals auch darf er beim Fortfahren von einem Hause,

an dessen Thür vielleicht der betreffende Hausbesitzer des Kutschers Herrschaft begleitete, grüßen.

Daß er aufmerksam und nicht schläfrig hinter seinem Herrn zu sitzen hat, ist schon deshalb klar, weil er oft durch schnelles Abspringen mancherlei Unheil, das die Pferde im Begriff sind anzurichten, abwenden kann. Niemals zögere er hierbei, z. B. wenn die Pferde anfangen durchzugehen, auch nur eine Sekunde länger als nötig, vielleicht in der Hoffnung, „sie werden sich schon wieder beruhigen.“

Ich selbst habe vor einigen Jahren einen Fall erlebt, wo ein schnelles Herauspringen vieles Unheil hätte abwenden können.

Ich fuhr einen Tandem (zwei Pferde voreinander) ein.

Durch einen unglücklichen Zufall blieb das Vorderpferd etwas zurück, schlug aus und über die Zügel, worauf beide Pferde sich in Galopp setzten. Das Tempo war im Anfang so mäßig, daß der hinter mir sitzende Kutscher sehr wohl herauspringen und eins der Pferde beim Kopf hätte nehmen können. Statt dessen verlor er den seinigen und machte fruchtlose Versuche, mir zu helfen, wodurch die Sache nur verschlimmert wurde. Als er dies endlich einsah, war der Moment verpaßt und die Pferde bereits in einem recht anständigen schlanken Jagdgalopp. Daß er nun noch heraussprang, war Thorheit, denn er schoß eine kolossale Lerche in den Sand und blieb liegen. Da sich der ganze Vorgang in einer Allee abspielte, war meine Lage keine beneidenswerte, denn von Lenken war, weil das Vorderpferd seinen Ritt auf den Zügeln nicht aufgab, keine Rede mehr. Schließlich landeten wir an einem Baum und mich kostete der Spaß einen Wagen, sowie ein ausgefallenes Knie und dito Hand. Der Kutscher hatte sich merkwürdiger Weise bei seinem Sturze nicht beschädigt.

Da das vorliegende Buch hauptsächlich den korrekten Kutscher behandelt, die elegante Equipage aber nur insoweit in Betracht kommt, als sie in engem Zusammenhange mit dem Kutscher steht, so habe ich auch von einem näheren Eingehen auf die Zusammenstellung eines Gespannes, und besonderen Hervorheben der Gelegenheiten, bei denen diese oder jene Art Wagen am passendsten gebraucht werden, abgesehen, und behalte mir vor, dies an anderer Stelle zu thun.

Nur die größten Verstöße gegen Etikette und Mode, welche aber gerade am häufigsten vorkommen, möchte ich noch anführen.

Man fahre nicht mit gelb plattierten Geschirren, wenn die Beschläge des Wagens resp. die Livreeknöpfe weiß sind, und vermeide ebenso sehr das Gegentheil.

Man vermische nicht verschiedene, absolut nicht zu einander gehörende Geschirrarten, z. B. schmücke man nicht ein englisches Kummetsgeschirre mit ungarischen Chalanken, oder bringe auf ungarischen Sielengeschirren Wappen an.

Es wäre dies ganz dasselbe, als wollte ein Herr auf öffentlicher Promenade zu einem eleganten Anzug z. B. eine ungarische, polnische Kopfbedeckung oder einen Turban tragen, oder, wie die Franzosen, seinen Ueberzieher mit Ordensbändern schmücken.

Ferner fahre man englisch angespannte Pferde nicht mit einer Zuckerpeitsche (fig. 49), oder umgekehrt Pferde mit sogenannten Zuckergeschirren mit einer Bogenpeitsche (fig. 50).

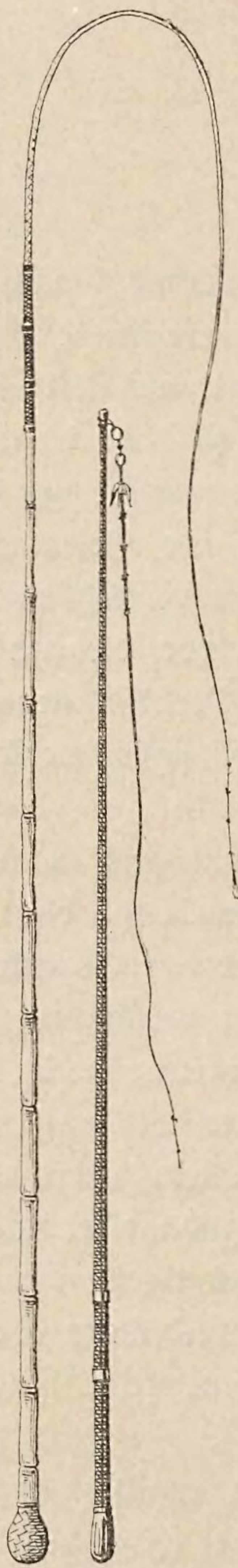


fig. 50. 49.

Zeugleinen irgend welcher Art und Farbe passen höchstens an das Geschirr eines Lohnkutschers und sollten in einem eleganten Stall überhaupt nicht existieren, da sie schon in der Geschirrkammer dem kritischen Fachmann unangenehm auffallen.

Ich kann mich nicht enthalten, zum Schluß noch einen Knittelvers hierher zu setzen. Ich habe denselben einmal irgendwo — irre ich nicht, so war es im „militärischen Struvelpeter“ — gelesen und er hat sich wegen der großen darin enthaltenen Wahrheit meinem Gedächtnis eingeprägt.

Er lautet:

Der Esel machte Alles schlecht,
Jedoch erfuhr er niemals recht,
Wie's der Herr Lieutenant wollte,
Und wie er's machen sollte.

„Jedoch erfuhr er niemals recht“, darin liegt alles. Beschimpft ist leicht; Bessermachen ist auch leicht, man muß nur wissen, wie's gemacht wird. Ich habe mich in diesem Buche bemüht darzuthun, was geeignet erscheint, einen Kutscher korrekt und elegant zu machen und würde mich sehr freuen, wenn auch nur in einigen Fällen nach Anwendung meiner Winke, der betreffende Equipagenbesitzer von seinem Kutscher in kleiner Variation des Knittelverses sagen könnte:

Mein Kutscher macht nun nichts mehr schlecht,
Jedoch erfuhr er endlich recht,
Wie's sein Herr haben wollte,
Und wie er's machen sollte.



Berlin, Druck von W. Bügenstein.

Verlag von PAUL PAREY in Berlin SW.

Rassen, Züchtung und Haltung des PFERDES.

Bearbeitet von

G. Schwarznecker,

Kgl. Gestütsdirektor in Marienwerder.

Zweite, umgearbeitete und vermehrte Auflage.

Mit 128 in den Text gedruckten Holzschnitten.

Preis 15 M. Gebunden 17 M. 50 Pf.

Vorliegendes Werk erfreute sich bei seinem ersten Erscheinen einer übereinstimmend günstigen Beurteilung, und die rasch eingetretene Notwendigkeit einer zweiten Auflage hat den Beweis geliefert, daß in den Fachkreisen dies Urteil vollinhaltlich gebilligt wurde. Der Verfasser verstand es, in übersichtlicher Zusammenstellung den reichen Stoff in klarer, fesselnder Darstellung vorzuführen und aus seinem reichen Erfahrungsschatze berichtigend jene wenigen Partien zu ergänzen, die in der ersten Auflage der Verbesserung bedurften oder in Folge der seither gewonnenen wissenschaftlichen Ergebnisse und Forschungen nötig wurden. Der gediegene sachliche Inhalt, die reichen Erfahrungen, welche der Verfasser selbst zu bieten vermag, machen dies Werk auch in vorliegender Gestaltung zu einem sehr wertvollen Ratgeber für alle Pferdezüchter. Erwähnt sei noch, daß es sich hier nicht um ein trockenes Lehrbuch handelt, sondern um eine Lektüre, geeignet, jedem Pferdeliebhaber Genuß zu bereiten.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Verlag von PAUL PAREY in Berlin SW.

Handbuch
der
Pferdekunde.

Für Offiziere und Landwirte

bearbeitet von

Dr. L. Born, und **Dr. H. Möller,**
Corpsrossarzt vom 3. Armee-Corps Prof. an der tierärztlichen Hochschule
und Lehrer an der Kgl. vereinigten Artillerie- und Ingenieurschule in Berlin.

Dritte, umgearbeitete Auflage.

Mit 219 eingedruckten Holzschnitten.

Gebunden, Preis 9 M.

Das sowohl in den Kreisen der Offiziere, wie der Landwirte außerordentlich hochgeschätzte, lediglich für die Praxis berechnete Buch ist in allen seinen Teilen für den Druck dieser dritten Auflage einer sorgfältigen Überarbeitung unterzogen und nicht unwesentlich vermehrt worden.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Verlag von PAUL PAREY in Berlin SW.

Reiten und Fahren.

Anleitung

zur Kenntniss des Pferdes

und zu seinem

Gebrauch unter dem Sattel und im Zuge.

Von

Richard Schoenbeck,

Kgl. Preuss. Major.

Mit 112 in den Text gedruckten Abbildungen.

Gebunden, Preis 2 M. 50 Pf.

Der Verfasser bietet dem Leser in klarer und unterhaltender Weise alles, was Bezug hat auf die Kenntniss des Pferdekörpers, dessen Pflege und Beurteilung für den Gebrauch und den Handel. Er giebt sodann praktische Winke und Anleitung zur Erlernung der Reitkunst für Herren und Damen, zur rationellen Behandlung des Pferdes unter dem Sattel, für Zäumung und Konservierung des Reitzeuges u. s. w.

Auch die Fahrkunde ist eingehend und in derselben klaren und bündigen Weise behandelt. Vortreffliche in den Text gedruckte Abbildungen erleichtern das Verständnis in hohem Grade und erhöhen den Wert des Buches, welches allen Reitern, Pferdliebhabern, Pferdezüchtern und Landwirten auf das Beste empfohlen werden muß.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Verlag von PAUL PAREY in Berlin SW.

Reiten und Dressieren.

Anleitung
zur Ausbildung des Reitpferdes.

Von

D. F. Bötticher,
weiland Kgl. Preussischer Stallmeister.

Herausgegeben von

U. von Reuss,
Bleckendorf bei Egelu.

Mit 5 Textabbildungen.

Gebunden, Preis 2 M. 50 Pf.

Die Dame als Reiterin.

Informierung über die Reitkunst der Damen

von

Adolf Schlaberger,
Kgl. Sächs. Major.

Mit 30 in den Text gedruckten Abbildungen.

Preis elegant gebunden 3 Mark.

Dieses hübsch ausgestattete und mit 30 Illustrationen geschmückte Buch dürfte sich als Geschenk für Damen, welche der Reitkunst huldigen, vorzüglich eignen.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Verlag von PAUL PAREY in Berlin SW.

DIEZEL'S Niederjagd.

Sechste, umgearbeitete Auflage.

PRACHT-AUSGABE.

Mit 10 Jagdhund-Rassebildern in Farbendruck,

112 Holzschnitten und 22 Kapitel-Vignetten.

Ein starker Band in Gross-Lexikon-Oktav.

In Sportband gebunden, Preis 20 M.

Was Diezel dem Leser bietet, soll kein Lehrbuch der Jagdwissenschaft sein, der praktische Jagdbetrieb ist der Schwerpunkt der Aufgabe, welche er sich gestellt und nach dem Urteil aller Kenner glänzend gelöst hat. — In Diezel's Schriften gleicht jeder Satz einem sorgfältig eingepflanzten Baum; da ist nichts flüchtig niedergeschrieben, alles ist auf die Dauer berechnet und Zuverlässigkeit ist der Schmuck dieser auf Erfahrung und Beobachtung gestützten Arbeit.

Die neue Auflage des allbekanntesten und hochgeschätzten Werkes ist einer sorgfältigen Umarbeitung unterzogen und das Kapitel „Jagdhund“ durch die Beigabe von 10 prachtvollen Farbendruck-Rassebildern — ausgeführt von dem berühmten Hundemaler Sperling — bereichert worden. Ist es seit Jahrzehnten anerkannt, daß wir kein gediegeneres und unterhaltenderes Jagdbuch besitzen, wie den „alten Diezel“, so giebt es nun auch keines, welches sich betreffs künstlerischer Ausstattung mit ihm messen kann.

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.

Verlag von PAUL PAREY in Berlin SW.

Handbuch
für
Pferdezüchter.

Von
Georg Graf Lehndorff-Graditz.

Dritte, vermehrte Auflage.

Mit 3 Tafeln und 30 in den Text gedruckten Holzschnitten.

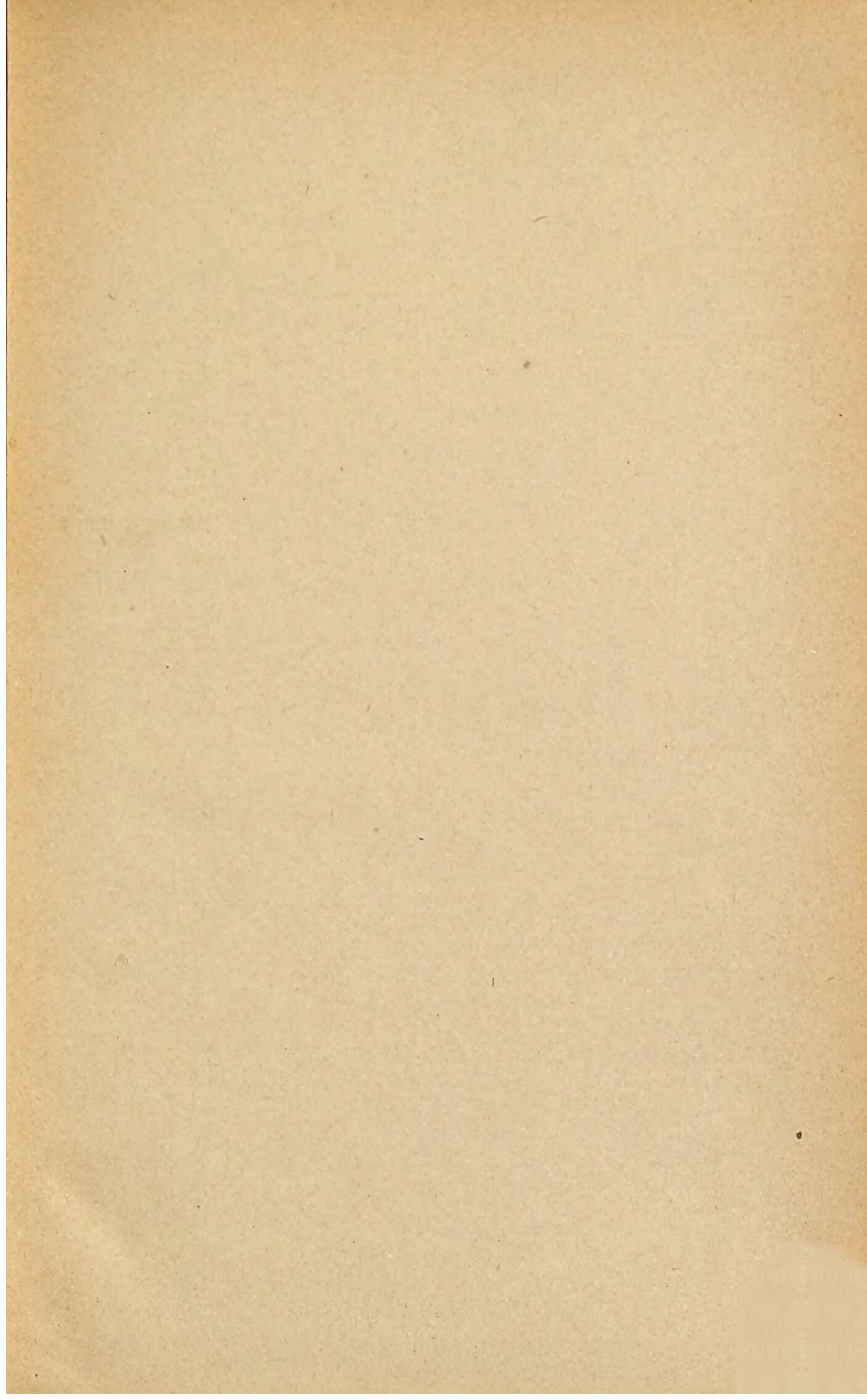
Gebunden, Preis 12 Mark.

Daß das Buch in verhältnismäßig kurzer Zeit die dritte Auflage erlebt, kann nicht Wunder nehmen. Der Verfasser ist wohl die erste Autorität Deutschlands auf dem Gebiete der Pferdezucht und mehr als ein anderer befähigt, alle Veränderungen und Bewegungen auf seinem Gebiete für die Entwicklung der Pferdezucht bestens zu verwerten.

Es giebt in Deutschland wenig Sportbücher, die so weit entfernt sind von trockenem Schulmeister-ton und so sehr den passionierten Pferdefreund und schneidigen Reiter, so sehr den Habitué des Turfs auf jeder Seite erkennen lassen, wie dieses brillant geschriebene Lehndorff'sche Opus!

Zu beziehen durch jede Buchhandlung.









F. 0100 101000