

**GEWIDMET MEINEM FREUND EWALD WELDE, EINEM WAHREN  
HORSEMAN UND GENTLEMAN**



© 2019 MARTIN HALLER

FOTOS, GRAFIK, LAYOUT: MARTIN HALLER, PRIVATARCHIVE  
VERLAG: Buchschmiede von Dataform Media GmbH, Wien

ISBN: 978-3-99070-462-2

PRINTED IN AUSTRIA

DAS WERK, EINSCHLIEßLICH SEINER TEILE, IST URHEBERRECHTLICH GESCHÜTZT.  
JEDE VERWERTUNG IST OHNE ZUSTIMMUNG DES VERLAGES UND DES AUTORS  
UNZULÄSSIG. DIES GILT INSBESONDERE FÜR DIE ELEKTRONISCHE ODER SONSTIGE  
VERVIELFÄLTIGUNG, ÜBERSETZUNG, VERBREITUNG UND ÖFFENTLICHE  
ZUGÄNGLICHMACHUNG.

**MARTIN HALLER**

**KLEINE FAHRKUNDE**

**(STIL-)SICHERES FAHREN MIT PFERDEN**



## **INHALT**

Vorwort:	Seite 6
Kapitel 1:	Die Geschichte des Fahrens, Seite 7
Kapitel 2:	Die Fahrpferde, Seite 13
Kapitel 3:	Die Grundausbildung des Fahrpferdes, Seite 24
Kapitel 4:	Die Pferdepflege, Seite 38
Kapitel 5:	Der Wagen, Seite 41
Kapitel 6:	Die Wagentypen, Seite 49
Kapitel 7:	Der Pferdewagen im Verkehr, Seite 70
Kapitel 8:	Geschirre und Gebisse, Seite 99
Kapitel 9:	Der Stil; das Zubehör, Seite 137
Kapitel 10:	Die Fahrweisen, Seite 156
Kapitel 11:	Die Sicherheit, Seite 178
Kapitel 12:	Das Turnier, Seite 182
Kapitel 13:	Das Traditionsfahren, Seite 189
Dank, Bildnachweis, Literatur etc.:	Seite 195

## VORWORT

Das Fahren ist ein schöner Sport; ich übe ihn leider allzu selten aus, bin derzeit nicht einmal im Besitz einer Kutsche. Zwei unserer Shettys habe ich noch eingefahren, Mutter und Tochter, mit dem insgeheimen Plan, aus ihnen einen hübschen Zweispänner zu machen, weil sie so ähnlich sind. Dann sind wir vom Stadtrand aufs Land gezogen, wo wir zwar viel mehr Platz haben, aber die Gegend ist sehr hügelig, und das taugt nicht fürs Fahren, vor allem mit kleinen Pferden, deren Kraft doch begrenzt ist.

Aber meine Begeisterung für diesen Teil der europäischen Kultur (oder überhaupt des Menschen?) ist ungebrochen. Je älter ich werde, desto mehr faszinieren mich die Geschichte von Wagen und Geschirr, die vielen Pferderassen und vor allem auch die Traditionen dahinter.

Dieses Buch erschien unter dem Titel „Kleine Fahrlehre“ schon 1995 in einer Reihe des Müller-Verlags. Es war immer lediglich ein Handbuch, das als Prüfungsbehelf für die ersten Fahrabzeichen gedacht war.

Ich habe es ergänzt und aktualisiert, so dass es heute dem Freizeitfahrer von erneutem Nutzen sein kann. Vor allem die frühere Bebilderung war recht altmodisch; diese zweite Auflage ist deutlich moderner und attraktiver gestaltet. Der Inhalt wurde ebenfalls ergänzt und aktualisiert... mein besonderer Dank gilt meinem Freund, dem Fahrexperten Walter Gölles aus Graz, der viele Fehler berichtigt hat und tolle Bilder beisteuerte. Damit soll dieses Buch eine praktische Hilfe für alle Hobby-Fahrer bieten, um die Sicherheit, den Stil und die Qualität ihrer Gespanne anzuheben.

*Martin Haller,*

*St. Stefan, 2018*

# KAPITEL 1

## DIE GESCHICHTE DES FAHRENS

Die Geschichte der Menschheit wäre ohne die Mitwirkung des Pferdes wohl anders verlaufen, zumindest aber wesentlich langsamer. Wer zuerst auf die Idee kam, sich des Pferdes als Arbeitstier (im Gegensatz zu Fleischlieferant) zu bedienen, ist kaum schlüssig festzustellen. Man kann annehmen, dass sich etwa um 4000 v. Chr. irgendwo in den asiatischen Steppen der Gebrauch des Rades zu verbreiten begann. Die vorerst noch primitiven Karren wurden zuerst von Menschen, Rindern, Kamelen und/oder Halbeseln gezogen, möglicherweise auch bald von Pferden.



*Löwenjagd eines Assyrischen Herrschers vom Wagen aus.*

In den südrussischen Steppen, aber besonders auch in Kleinasien, Mesopotamien und Ägypten entwickelte sich die Streitwagenkultur im Laufe des zweiten vorchristlichen Jahrtausends. Etwas später erlangten die Kelten in Europa Berühmtheit als mutige und versierte Lenker ihrer Gespanne, die sogar den Legionen des Imperium Romanum Probleme machten. Die weitgehende Verwendung von Zugpferden wurde allerdings durch drei allgemeine Faktoren begrenzt: Das Fehlen von guten, befestigten Straßen; die geringe Körperkraft der Pferde; die anatomisch falschen Geschirre. Alle diese Mängel wurden erst durch jahrhundertelange Bemühungen nach und nach behoben; einige erst in der jüngeren Neuzeit.



*Keltischer Krieger mit hölzernem, zweispännigem Streitwagen*

Die Römer legten als erste ein weitverzweigtes Netz befestigter Straßen an und züchteten systematisch verschiedene Typen von Nutzpferden, darunter auch kräftige, für den Gespanndienst geeignete Tiere. Den Chinesen gebührt die Ehre, ein anatomisch günstiges Kummergeschirr entwickelt zu haben, das sich etwa um 1000 n. Chr. auch in Europa durchsetzte.

Römer und Griechen verwendeten Gespanne leichtfüßiger Pferde für ihre einachsigen Wägen, die in Wettrennen eingesetzt wurden und mehr dem Gaudium der Zuschauer als der Kriegsführung dienten. In der Landwirtschaft fand das Pferd vorerst nur geringe Verbreitung, da es lange Zeit als teures und sensibles Luxusgeschöpf dem Adel und der Kriegerkaste vorbehalten blieb. Erst mit der Umstellung der Landwirtschaft auf das Dreifelder-System im 12. Jhdt. wurde in Europa die häufigere Verwendung von Arbeitspferden möglich. Diese benötigten ja größere Mengen besseren Futters als die langsameren Zugochsen. Zudem brauchten sie adäquaten Hufbeschlag und passendes Zugeschirr, um ihre volle Arbeitsleistung entfalten zu können. Die beiden letztgenannten Dinge konnten nur durch geschulte Handwerker bereitgestellt werden. Die konservative bäuerliche Bevölkerung stellte sich deshalb nur zögernd auf Arbeitspferde um, in einigen Gebieten Europas erst relativ spät (17. und 18. Jhdt.) und teilweise nur in geringem Ausmaß. Erst ab etwa dem ausgehenden 18. Jahrhundert kann man von einer führenden Rolle des Arbeitspferdes in der Landwirtschaft sprechen. Im Transportwesen erfolgte die Verbreitung des Pferdes etwas früher, etwa mit dem Beginn des 16. Jahrhunderts. Die



systematische Verbesserung der Straßen in einigen europäischen Ländern, die technische Entwicklung der Gefährte und des Geschirrs, sowie die Zucht von geeigneten Pferderassen halfen dabei. Um 1640 kannte man in Deutschland und England planmäßig verkehrende Postkutschen, die allerdings an Bequemlichkeit und Pünktlichkeit noch einiges zu wünschen übrig ließen.

Dem Ausbau eines befestigten Straßennetzes wurde in England, Frankreich und anderen Ländern nun erstmals seit dem Imperium Romanum wieder größere Bedeutung geschenkt. Zugleich machte man sich an die technische Verbesserung der Wägen und Kutschen. Die Bezeichnung Kutsche soll sich vom Ungarischen herleiten und auf Ortsnamen beruhen, wo besonders gute Gefährte hergestellt wurden (z. B. Kócs in Ungarn).

Im Barock wurden prächtige, schwere Gefährte für die Fürstenhöfe gebaut, die besonders für zeremonielle Anlässe gebraucht wurden. Einige Exemplare dieser Prunkwägen sind in den berühmten Wagensammlungen von Lissabon, Wien, München, London, Stockholm, Regensburg u. a. noch heute zu sehen.



Daneben entwickelte man leichtere, schlichtere Gefährte für den alltäglichen Gebrauch, doch auch diese blieben vornehmlich dem Adel und dem gehobenen Bürgertum vorbehalten. Die Berline und der Landauer entstanden um 1700 in Deutschland und waren lange Zeit gebräuchlich. Der Phaeton – der klassische Sportwagen – folgte bald darauf und erfreute sich besonders bei sportlichen Damen großer Beliebtheit. Paris, Wien, Berlin und London wurden zu Zentren der Fahrkultur, von dort gingen wesentliche Impulse zur Verbesserung der Kutschen, der Geschirre und der Fahrtechnik aus. England durfte sich bald einer besonders hochstehenden Fahrkultur

erfreuen, die den Kontinent in mancher Weise befruchtete. Die Erfindung der elliptischen Federn wird dem englischen Kutschenbauer Elliot zugeschrieben und ereignete sich 1805. Sie war wohl die bahnbrechendste Entwicklung auf diesem Sektor, gefolgt vom Achenbach-Fahrsystem nebst den dazugehörigen Achenbach-Zügeln. Benno von Achenbach war ein Schüler des Engländers Edwin Howlett und brachte dessen „englischen Stil“ um die Wende zum 20. Jahrhundert in ein noch heute gültiges, rigides System, das sich allerdings im reinen Freizeit- und Sportfahren in seiner Strenge etwas überlebt hat.



*Ein Gespann des Hofes; vermutlich eine Übungsfahrt in Budapest.*

Das Fahren „nach Achenbach“ stellt heute die Grundlage des privaten Fahrens und zumindest teilweise der Prüfung „Dressur“ im Turniersport dar. Es gibt daneben noch den ungarischen Stil, und früher war in Österreich auch die so genannte Wiener Art gebräuchlich, die noch von manchen Fiakern ausgeübt wird. In England pflegt man einen traditionellen Stil, der jenem von Achenbach nicht unähnlich ist und gewissermaßen seine vereinfachte Vorstufe darstellt.

Im wettkampfmäßigen Sport wird in den Teilbewerben Gelände/Marathon und Kegelparcours nicht mehr nach Achenbach gefahren. Vielmehr verwendet jeder Fahrer eine ihm zusagende Gebrauchshaltung, die nicht auf

Korrektheit oder Eleganz, sondern nur mehr auf Zweckmäßigkeit und Tempo ausgelegt ist.

Die Entwicklung der Kutschen erreichte im 19. Jhd. einen Höhepunkt. Eine nahezu unüberschaubare Vielfalt von Typen und Modellen wurde entworfen, ausgestattet mit den jeweils neuesten technischen Errungenschaften und meist von großer Eleganz. Die Gefährte ließen sich ganz grob in zwei Kategorien einteilen, jene, welche von professionellen Kutschern gelenkt wurden und solche, die von einer Privatperson quasi zum Vergnügen gesteuert wurden. Dadurch ergaben sich auch gravierende Unterschiede in Bespannung und Bauart. Die noblen Mail Coaches, Coupés und Landauer blieben gewissermaßen als Überreste einer adeligen Gesellschaftsstruktur bestehen, die wir heute nur mehr bei seltenen zeremoniellen Anlässen oder traditionellen Korsi bewundern können.

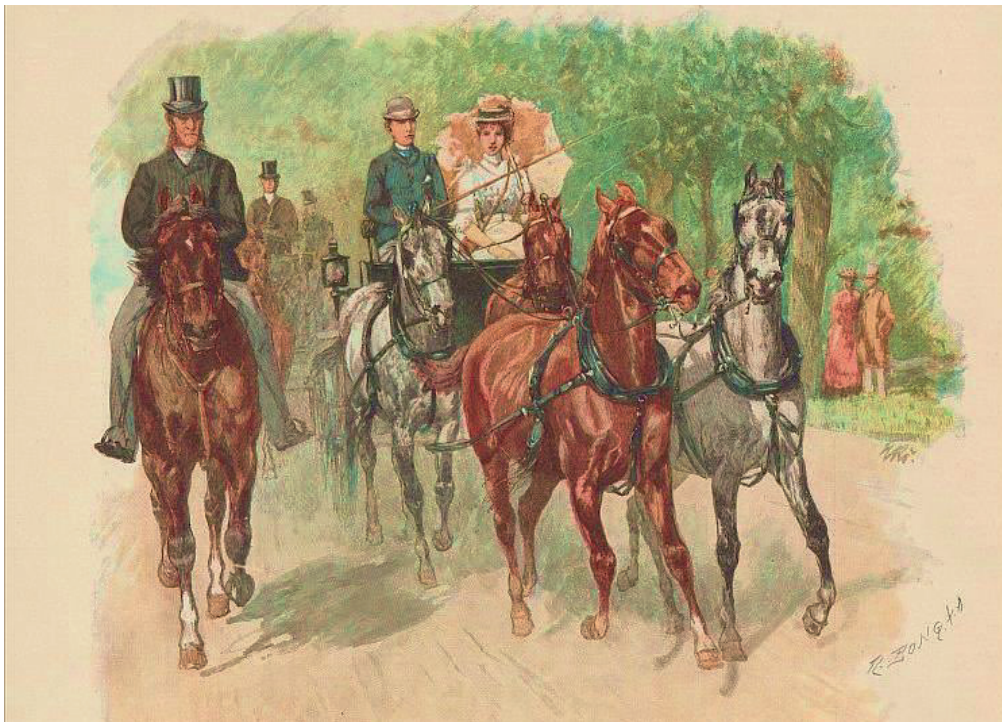


*Kaiser Franz Joseph in einer Interims-Anspannung mit Braunen.*

Daneben entwickelten sich kleinere, zweckbetonte Gefährte für den Privatgebrauch, die man als Vorläufer unserer heutigen Sportkutschen sehen kann. Mit der Entwicklung des modernen Fahrsports zum Wettkampf mit hohem Materialeinsatz entfernte sich die Kutsche immer mehr vom repräsentativen Kulturgut zum ausschließlich zweckbetonten Sportgerät. In der Dressur (ein Teilbewerb kombinierter Gespannprüfungen) werden wohl noch nach traditionellen Vorbildern gebaute Kutschen verwendet, hin und wieder sogar solche älteren Entstehungsdatums, im Gelände allerdings regiert der sogenannte Marathonwagen. Diese Wägen sind besonders stabil,

erlauben schnelles Fahren in festen Hindernissen und nehmen auch Rump-ler nicht übel. Spezialisierte Firmen stellen sie nach neuesten Erkenntnissen unter Verwendung modernster Materialien und Techniken her. Dass sich diese Gefährte in Stil und Aussehen von ihren Vorfahren inzwischen grundlegend unterscheiden, ist klar. Sie sind eigentlich wenig schön, aber stabil und praktisch.

Die private Verwendung von Pferd und Wagen zur Personenbeförderung ist heute unbedeutend, lediglich im Tourismus und zu zeremoniellen Anlässen wird sie noch hin und wieder gesehen. Im öffentlichen Verkehr ist sie völlig verschwunden. Im Sport erfreut sich das Fahren seit einigen Jahrzehnten steigender Beliebtheit, seit 1969 wird der Fahrsport als Disziplin von der Fédération Equestre International betreut.



*Die Ausfahrt im Prater war Freizeitvergnügen und Präsentation der stilvollsten Gespanne Wiens im 19. Jahrhundert.*

## **KAPITEL 2**

### **DIE FAHRPFERDE**

Bereits in der frühen Geschichte der Pferdezucht wurden verschiedene Schläge für den Gebrauch als Zugpferde geformt, die den Anforderungen der unterschiedlichen Aufgaben entsprachen. Die Kelten verwendeten mittelgroße Ponys, die Römer entwickelten kräftige Schläge, während im Orient leichte, elegante Tiere verwendet wurden. Man exportierte schon im Altertum Pferde aus den besten Zuchtgebieten und kreuzte edle Hengste zur Verbesserung in andere Zuchten ein.

Nach dem Niedergang des Römischen Reiches verfielen die vorzüglichen Straßen, welche in dieser Zeit errichtet worden waren. Der Transport von Waren und der Reiseverkehr wurden für einige Jahrhunderte zumeist mit Pack- und Reitpferden bewerkstelligt. Erst ab dem ausklingenden Mittelalter wurden die Straßen wieder hergestellt und – damals noch recht primitive – Wägen kamen wieder vermehrt zum Einsatz.

Im Mittelalter gewann das Pferd auch in der Landwirtschaft langsam an Bedeutung. Es dauerte jedoch noch einige Zeit, bis verbesserte Gerätschaften, Geschirre und Anbaumethoden seine Vormachtstellung gegenüber dem langsameren Ochsen sicherten. Dieser blieb nur in manchen Gebirgsregionen das bevorzugte Arbeitstier.

Die Zucht von Fahrpferden während der letzten 500 Jahre lässt sich ganz grob in zwei Perioden einteilen. Vorerst legte man Bedeutung auf die Vermehrung von kräftigen Zugpferden, die mit den schweren, plumpen Gefährten und den miserablen Straßen zurechtkommen konnten. Sie waren gewissermaßen die Nachfahren der kräftigen, mittelalterlichen Kriegspferde und stammten vor allem aus den nordeuropäischen Niederungsgebieten, wo das schwere Pferd heimisch war. Die Friesen, Flamen, Belgier und Percherons, aber auch englische Shires und Suffolks fanden im Transportwesen und der Landwirtschaft Verwendung, ihre Stärke lag in der großen Zugkraft im Schritt. Sie blieben bis in das 20. Jhdt. neben Zugochsen der Motor und wertvollste Helfer des Landwirts.

Mit den erwähnten Verbesserungen an Straßen und Wägen gewannen später die leichteren, schnelleren Rassen, die lange Strecken im Reisetrieb zurücklegen konnten, zusätzlich an Bedeutung. Orlov-Traber, Hackneys, Standardbred-Traber und zahlreiche europäische Warmblutrassen wurden entwickelt, die heute längst zu modernen Sportpferden umgeformt worden sind. Vor dem Zweiten Weltkrieg waren Oldenburger, Hannoveraner, Holsteiner u. a. kräftige Karossiers, noch ziemlich weit entfernt von ihrem heutigen Typ des blutbetonten Reitpferdes. Auch in den Städten fanden

zahllose Pferde vor den unterschiedlichsten Fuhrwerken Einsatz, wurde doch der Transport von Personen und Gütern bis in das frühe 20. Jhdt. nahezu ausschließlich von lebendigen PS bewerkstelligt.

Seit der Renaissance nahm auch die Pferdezucht großen Aufschwung, besonders die spanischen und italienischen Pferde wurden in ganz Europa hoch geschätzt und allerorts gezüchtet. Aus ihnen und den diversen lokalen Rassen entwickelten sich viele der heutigen Warmblutrassen.



Im Zeitraum vom 17. bis ins 19. Jhdt. war das gesamte Transportwesen hauptsächlich auf die Verwendung von Pferden ausgerichtet und die Zucht von geeigneten Tieren für unterschiedliche Zwecke erreichte einen Höhepunkt. Besonders England konnte während dieser Zeit einige damals wie heute beliebte und züchterisch bedeutende Rassen schaffen. Das Englische Vollblut ist aus der modernen Sportpferdezucht nicht mehr wegzudenken. Der Hackney fand nicht nur als Schau- und privates Luxuspferd, sondern auch in der europäischen Warmblutzucht Verwendung.

Der Cleveland Bay ist leider recht selten geworden; diese hervorragende Warmblutrass stellte lange Zeit die besten Karossiers des Königreiches. Prinz Philip, der als ein Begründer des modernen Fahrsportes angesehen werden kann, griff gerne auf Gespanne von Cleveland Bays aus dem königlichen Marstall zurück. Danach fuhr er Fell-Ponys aus der Zucht seiner Gemahlin, Elizabeth II., mit denen er an seine früheren Erfolge in der Klasse für Großpferde nunmehr in der Ponyklasse durchaus anknüpfen konnte. Auch zum privaten Vergnügen fahren die Royals gerne ihre Fell-Pony-Gespanne und auch Haflinger.



Heute wie damals lassen sich die Zugpferde – hier im Gegensatz zu Reitpferden verstanden – in rund fünf Gruppen einteilen:

### **PONYS**

Aufgrund ihrer Genügsamkeit und Kraft werden die traditionellen Rassen – vor allem britische – gerne von Fahrern mit kleinerem Geldbeutel verwendet. Sie eignen sich auch ideal zum Einstieg in den Fahrsport oder für jene Fahrer, die sich edelblütigen Großpferden nicht (mehr) ganz gewachsen fühlen. Meist relativ billig in der Anschaffung und Haltung, vermitteln sie viel Spaß für relativ wenig Aufwand. Sie sind flink, energisch, robust und anspruchslos. Nahezu alle Rassen eignen sich zum Fahren, besonders aber die flinken Welsh-Ponys, gleichermaßen auch

Fjords, New Forest Ponys, Connemaras, Haflinger, Fell Ponys u. a. In Deutschland und Holland werden als so genannte „Reitponys“ sehr edle, relativ große Ponys im Typ eines kleinen Sportpferdes gezüchtet, die hervorragende Pferde auch für den Fahrsport abgeben. Mittlerweile haben diese und ähnliche Rassen den etwas „urtümlicheren“ Rassen aus den Anfängen des Fahrsports (s. o.) den Rang abgelaufen.

Viele Ponyrassen sind sehr gleichförmig, weshalb es leicht ist, passende Gespanne zusammenzustellen. International gelten alle Rassen unter 148 cm Stockmaß als Ponys; auf Turnieren werden sie in Gruppen oder gesonderte Bewerbe für große und kleine Rassen eingeteilt. An Gang- und Leistungsvermögen stehen sie ihren großen Verwandten nicht nach; an Intelligenz und Ausdauer sind sie ihnen manchmal überlegen. Ein weiterer Vorteil ist die etwas billigere Haltung, da sie robust und leichtfuttrig sind.



*Prinz Philip mit dem Fell-Pony-Viererzug der Queen am Turnier.*

### **LEICHTE WAGENPFERDE**

Sie sind schnelle, feurige Tiere von großer Eleganz und werden in Österreich auch Jucker genannt. Ungarn (als Teil der Doppelmonarchie Österreich-Ungarn) und England brachten in der Blütezeit des Fahrens die besten Exemplare hervor, die überall geschätzt und in viele Länder exportiert wurden. Vor leichten Wägen dienten sie früher dem raschen



Personentransport, heute werden sie in geringerem Umfang noch im Fahrsport eingesetzt.

Bekannte Rassen sind z. B. die britischen Hackneys und Welsh Cobs, die ungarischen Shagya-Araber, Lipizzaner und leichten ungarischen Halbblüter. Vorteilhaft wirken sich im Sport die hohe Grundschnelligkeit und das leistungsbereite Temperament aus, die Zugkraft kann manchmal etwas dürftig sein. Auch mit dem zuweilen heftigen Temperament kommt nicht jeder zurecht, ihre schnellen Reaktionen können aber im Turniersport auch von Nutzen sein. Dies sind sehr leistungsfähige und attraktive Pferde mit hohem ästhetischem Anspruch, die aber in die Hand des Könners gehören, um ihr volles Potenzial auszuschöpfen. Auch die hoch spezialisierten Renntreiber gehören in diese Gruppe, auch wenn ihr Einsatz im Rennsport deutlich vom allgemeinen Fahrsport abweicht.



## SCHWERE WAGENPFERDE

Als kräftige, aber dennoch elegante Karossiers wurden sie vor allem vor Privatkarossen und zu Repräsentationszwecken verwendet, seltener, aber auch im leichten landwirtschaftlichen Zug. Heute sind sie im Fahrsport noch vereinzelt zu finden, wo ihre Kraft und Eleganz geschätzt werden. Ihre Hauptbeschäftigung liegt aber wohl im Traditionsfahren, in musealen Einsätzen oder im Freizeitsport. Gerade vor den oft großen und schweren (mitunter auch schwerfälligen) historischen Gefährten im Traditionsbereich können sie ihre wuchtige Masse und elegante Manier ausspielen. Ihre Zucht ist sehr klein geworden, was schade ist, sie scheint aber derzeit wieder Aufwind zu bekommen. Solche Rassen sind meist über die Förderprogramme der Tierzucht gestützt, was sie züchterisch wieder interessant macht.

Berühmt sind z. B., die Kladruber, Cleveland Bays, Friesen, Holsteiner, Gelderländer, Groninger und alten Oldenburger. Letztere sind vor allem als Schweres Sächsisches Warmblut oder „Moritzburger“ bekannt und auch in der schlesischen Variante als „Slask“ in Polen noch zu finden. Die große Kraft und das Gangvermögen solcher Pferde lassen sie im Coaching-Sport auftrumpfen, manchmal mangelt es ihnen jedoch an Wendigkeit und Grundschnelligkeit für den großen FEI-Sport. Es sind grundehrliche, robuste und vielseitige Pferde, die dem Kenner viel Freude machen.



*Prachtvolle Moritzburger Hengste bei der Herbstparade.*

## **MODERNE SPORTPFERDE**

Die überwiegende Mehrzahl der heute im Sport (FEI-Sport, Turniersport, Distanzfahren etc.) eingesetzten Pferde gehören zur großen Gruppe der warmblütigen Sportpferde. Beinahe jedes europäische Land verfügt über eine oder mehr solcher Rassen, die sich in allen Sparten des Pferdesports auszeichnen. Als Warmblüter, Sportpferde oder nostalgisch „Halbblüter“ bezeichnet, sind es elegante Rassen mit einem gewissen Vollblut-Anteil. Die strenge Leistungszucht über nunmehr viele Jahrzehnte hat sie zu extrem gehorsamen, intelligenten und leistungsfähigen Athleten gemacht, die gute Bewegungen haben, vor allem im Trab. Sie stellen die häufigsten und erfolgreichsten Spitzenpferde in Dressur, Springen und im Fahrsport dar. Ihre Schönheit, Ausgeglichenheit und Leistungsbereitschaft lässt sie in jeglicher Art von sportlichem Wettkampf glänzen; sie haben die früher populären Lipizzaner, Traber und Kreuzungen weitgehend verdrängt.



*Ein gangstarkes Warmblut im Mitteltrab vor dem Einspänner.*

## **IBERISCHE PFERDE**

Heute finden immer mehr sogenannte Barockpferde in den Fahrsport, sowohl im Freizeit- als auch Sportsektor. Sie sind besonders imposante und schöne Pferde mit eleganter Aktion. Ihre noble Erscheinung und das feurige, aber dennoch fromme Wesen werden geschätzt und bewundert.

Alle Barockrassen gehen auf spanische oder italienische Zuchten zurück, die man gesamt als „iberische Pferde“ bezeichnet, weil sie aus Andalusien und Portugal stammen. Es ist noch nicht lange her, da waren solche Tiere außerhalb Spaniens und Portugals sehr selten und daher teuer. Heute gibt es in vielen Ländern gute Nachzucht und die Preise sind viel moderater geworden. Vor allem die Italiener fahren gerne solche Pferde, die ihnen gut entsprechen; die iberischen Teams sind sowieso mit solchen Rassen bespannt. Auch am Freizeitsektor gewinnen Friesen, Lipizzaner und Kladruber immer mehr Anhänger – und das ist gut so, denn im Barock waren diese Rassen ja nicht nur Reitpferde, sondern stellten auch sämtliche Fahrpferde für die höfischen Anspannungen. Etwas vom barocken Glanz geben sie noch heute ab, wenn sie – gut gefahren – im Turniersport oder bei Traditionsbewerben auftreten. Dabei sind sie durchaus leistungsfähig, vor allem was Wendigkeit und Ausdauer betrifft. Die recht homogene Zucht macht es leicht, schöne Passgespanne zu finden.



*Andalusier-Viererzug im Park von Windsor beim Training.*

### **ARBEITSPFERDE**

Ausschließlich für den landwirtschaftlichen Zug und den Schwertransport in den Städten gezüchtet, sind diese Pferde wegen ihrer Masse und ihres Phlegmas nur bedingt für den wettkampfmäßigen Fahrsport geeignet, bzw. lediglich in den für sie vorgesehenen Klassen. Im direkten Vergleich mit schnelleren Rassen wären sie im Tempo überfordert. Sie bringen im Schritt