

ESTICA

A-7693

684

Die
Rutherschule.



Riga, 1870.

Ernst Piatas Stein- und Buchdruckerei bei der Petri-Kirche.




7396

Von der Censur erlaubt.

Riga, den 10. September 1870.

ESTICA

A-7693



V o r w o r t.

Dieses Schriftchen ist nicht geschrieben für die, welche das schon selbst verstehen, was es enthält, ja, wohl noch mehr und besser wissen und selbst bessere Anleitungen geben können, aber es findet sich doch Mancher, dem einiges hierin enthaltene neu ist und wenn auch nur Wenige daraus lernen können, so ist es nicht nutzlos. — Es ist ja auch nur für „Kutscher“ und „Frachtführer“ geschrieben. Die sollen mit mehr Nachdenken ihre Arbeit verrichten und nicht denken, daß ein Mensch, der schon einige Jahre einen Kutscherrock trägt und jahrelang auf dem Kutscherbocke gesessen oder Frachtführer gewesen, ein umsichtiger Kutscher oder Frachtführer ist, der nicht zuzulernen braucht. Und ist diese Klasse dazu angeregt mit mehr Ueberlegung das, was sie auszurichten hat, anzugreifen, so ist auch schon genügt; und von dem Kutscher lernt's dann auch mancher Herr.

Der Kutscher, der nach dieser Anleitung bei seinen Arbeiten verfahren wird, kann mit Sicherheit darauf bauen, leichter eine gute Dienststelle zu finden als der, der, wie oft bisher vorgekommen, wenig versteht. Es ist mithin auch schon dadurch Manchem genügt.

Wem sollte es noch nützen, was ich hier biete? Es soll dadurch das Pferd mancher Bein enthoben werden, der es jetzt oft ausgelegt ist durch ganz unsinnige Art seiner Behandlung, Pflege und Benutzung. Ja, es wird auch dem Eigenthümer des Pferdes nützen, da durch richtigere Behandlung desselben und bessere Pflege, es seltener vorkommen wird, daß ein Pferd ganz oder momentan unbrauchbar wird durch lahm werden, Sattel- oder Geschirrdruck, dadurch daß es im Anspanne verдорben wird u. s. w.

Und so hoffe ich denn, daß sowohl dem Herrn, als auch dem Knecht, meine Gabe nicht unlieb sein wird.

Die Behandlung der Pferde.

A. Die Pflege.

1) Die Fütterung und das Tränken.

Es muß allem zuvor darauf Acht gegeben werden, daß die Krippe und die Raufen rein gehalten werden, schon damit sie nicht faulen und dadurch einen muffeligen Geruch bekommen, wodurch das Futter dem Pferde unangenehm wird. Ferner muß das Heu in ganz kleinen Portionen, etwa à 3—4 Pfd. vorgelegt werden, denn es wird dann das Pferd es ganz in sich fressen. In großen Portionen vorgelegt, sucht es das Beste heraus und frißt das Nachgelassene nicht. Der mit der Pflege Betraute sieht, daß das Heu nicht aufgezehrt ist und giebt keines mehr vor und es kommt dadurch, daß das Pferd weniger aufzehrt. Oder es zieht das nachgelassene Heu unter die Füße und dadurch geht ein Theil des Futters verloren, kommt dem Pferde also nicht zu gut.

Im Hafer darf nicht Sand enthalten sein und man reiche ihn mit $\frac{1}{3}$ Häcksel gemengt. Das Pferd zermalmt so den Hafer besser, ohne Häcksel verschlingt es denselben heil, besonders wenn es sehr hungrig ist und sich nicht die Zeit nimmt, den Hafer zu zermalmen.*) Um dem Verschlingen des Hafers vorzubeugen, muß man ihn dem Pferde erst vorgeben, wenn durch das Heu-Futter der Heißhunger gestillt worden.

Da die Speichelentwicklung zur besseren Verdauung nöthig ist, so ist es rathsam, gleich Morgens, vor der Fütterung, das Pferd zu tränken. Das muß das Erste sein, was der die Pflege des Pferdes Besorgende vornehmen muß, wenn er in den Stall kommt; auch bei den späteren Fütterungen ist es besser vor der Gabe des Hafers zu tränken. Man kann es sogar thun, wenn das Pferd kürzere Zeit vor dem benutzt worden, denn man gebe dann den Hafer, nachdem das Pferd eine Stunde lang mit Heu gefüttert und etwas getränkt worden ist. Ist es sehr erhitzt in den Stall gebracht, so muß man gestandenes Wasser, daß nicht kalt und zwar alle halbe Stunde zu einem halben Eimer, geben. Bei dieser Art zu tränken wird das Futter gewiß besser anschla-

*) Die Versuche ergeben, daß ungedorrtes Roggenstroh sich am vortheilhaftesten zu Häcksel geschnitten, dem Hafer zusehen läßt; Kleehäcksel bringt eine Verfestung der inneren Theile mit sich, daher ist es nicht practisch, Pferden, die zum raschen Fahren und zum Reiten benutzt werden, Kleehäcksel zum Hafer beigemengt, zu reichen.

gen, als beim späteren Tränken. Unsere Kutscher und Frachtfahrer begehen meist den Fehler, daß sie das Pferd nach einer Fahrt sehr spät, ja sogar nach drei Stunden und nachdem es den Hafer gefressen, tränken. Es trinkt dann, weil es über die Masken durstig geworden, mit einem Male zu viel, jedenfalls zu spät und dazu kommt noch, daß bei dieser höchst unrichtigen Behandlungsart, das Pferd sich außer Athem trinkt. Ein echter hiesiger Kutscher stellt das Pferd an's Wasser, fragt sich, weil das arme sehr durstige Thier sehr lange trinkt, aus langer Weile den Kopf, gähnt aus langer Weile ein Duzend mal, reckt sich dabei und sucht sich auf alle Art die Zeit zu verkürzen, anstatt es dadurch zu thun, daß er wiederholt das Pferd vom Wasser abzieht und es zu Athem kommen läßt, wobei noch das gewonnen ist, daß es gewiß nicht das ungeheure Quantum Wasser in sich schluckt, das es bei der oben beschriebenen falschen Behandlungsart, zu sich nimmt. Man kann ohne schädliche Folgen sogar während der Fahrt, das Pferd etwas tränken, d. h. nachdem es auf der Haltstelle sich etwas erholt hat, wenn man das Eisen des Zaumes, also das Gebiß während des Tränkens nicht aus dem Maul nimmt. Es wird dadurch das Pferd daran behindert rascher zu trinken. Selbstverständlich muß gleich nach dem die Fahrt fortgesetzt werden.

Beim Baden (Schwimmen) des Pferdes sieht man gewöhnlich, daß das arme Thier dadurch stark strapazirt wird, daß man es zu lange, ohne Pause, hin und her schwimmen läßt. Gewiß ist das für das Pferd sehr angreifend und greift es mehr an, als wenn dasselbe einige Meilen zum Fahren oder Reiten benutzt worden. Nachdem es eine kleine Strecke geschwommen, muß es am Ufer sich erholen können, während dessen es mit der Bürste am ganzen Körper gerieben werden kann um es zu reinigen, darauf läßt man es noch ein wenig schwimmen und dann ist's genug.

Soll ein Pferd aus seinem Stand (sogenannte Latere) geführt werden, so muß es erst zurückgestoßen und erst sobald es in den breiteren Gang des Stalles getreten, wohin nöthig gewendet werden. Beim Ummenden im engen Stand, kann es leicht zu Schaden kommen, entweder sich auf den Fuß treten, den Fuß durch zu rasches Drehen in den Sehnen verstauchen u. s. w. Auch wird dabei die Milz gedrückt und kann dadurch eine Entzündung derselben entstehen.

Das Pferd, das zur raschen Fahrt benutzt werden soll, kurz vor dem zu füttern, ist ganz widersinnig. Wie oft hört man den Besitzer desselben die Ordre ertheilen: der Kutscher soll den Pferd den noch ein Futter Hafer geben und dann anspannen. Und wohin fährt der Mann? In die Nachbarschaft, auf etwa 10—20

Werst. Gewiß dankt ihm das dadurch ganz unnützer Weise belastete Thier nicht dafür. Es wird ihm leichter sein zu laufen, wenn es ein paar Stunden vor der Fahrt gar kein Futter bekommt. Die Verdauung stockt bekanntlich während des Laufens eines Thieres fast ganz und nach kurzer Zeit bekommt es dyrt, wohin die Fahrt geht, Futter. Weshalb also der Ballast? Hat man eine Fahrt von über sechs Stunden vor, ja dann möge man kürzere Zeit vor derselben leicht füttern, dann aber auch die erste Strecke langsam fahren.

Falls ein Pferd nicht frißt, so erkennt man es auf die Art, ob ein innerer Fehler, namentlich in den Verdauungsorganen, oder ein bloß localer, nämlich eine Wunde Stelle im Maul u. s. w. die Ursache ist, daß man dem Pferde Mehltrank, weiches Gras u. s. w. reicht. Frißt das Thier das weiche Futter mit gutem Appetite, dann kann mit Sicherheit angenommen werden, daß das Maul oder die Lippe durch scharfe Zähne wund geworden oder die Gaumen angeschwollen sind, denn dann verursacht das harte Futter, besonders Hafer, dem Pferde während des Fressens Schmerzen. Frißt es aber auch das weiche Futter nicht, dann ist ein innerer Fehler die Ursache, daß das Futter nicht verzehrt oder nur wenig davon gefressen wird. Im ersteren Falle läßt man durch einen Sachkundigen die scharfen Zahnspitzen wegfeilen, im zweiten Falle muß man innere Mittel reichen lassen.

Ab und zu dem Pferde Salz zu geben, ist ihm zuträglich. Dazu nehme man großes Stücksalz und lege es dem Pferde in die Krippe, damit es daran lecke. Nicht jedes Pferd thut es gleich anfangs. Man neke dann das Stück an und schütte etwas Mehl darauf; es wird das Mehl weg lecken wollen, dabei auch das Salz mitlecken und das wird ihm schon gefallen. Oder man lege die innere Seite der Lippe des Pferdes an das Stück, es wird dann auch gleich merken, daß der vermeintliche Stein, Salz ist.

Eine plötzlich verstärkte Hafer-Fütterung ist schädlich; das Pferd, besonders das junge, wird dadurch leicht auf den Füßen schwach. Solches hat noch vor kurzer Zeit die Erfahrung gelehrt. Als bei den sehr hohen Haferpreisen der letztverfloffenen Mißerndtejahre, ja bei fast eingetretener Unmöglichkeit, den nöthigen Hafer zu beschaffen, die Pferde davon nicht so reichlich bekommen hatten, als früher, verstärkte Mancher bei eintretender neuer Erndte plötzlich die Haferfütterung sehr. Die Pferde sahen ganz gut aus, ja sie waren recht rund geworden und doch versagten sie den Dienst. Sie konnten kaum auf den Beinen stehen, fielen hin und man hielt sie für schwach; das waren sie auch, aber nur auf den Beinen. Will man ein farg gesüßtes Pferd auffüt-

tern, so thue man es allmählig und brauche es nicht wenig. Plötzlich zur verstärkten Fütterung übergehen und dabei das Pferd nicht benutzen, schadet ihm gewiß, besonders, wenn das Thier jung ist.

Das Striegeln und Bürsten des Pferdes darf niemals im Stalle, d. h. im Stand desselben, geschehen, sondern womöglich im Freien und beim nassen Wetter im Vorstalle, den man in den neuen Ställen fast überall findet.

2) Der Hufbeschlag.

Die Pflege der Hufe ist eine für den Gang des Pferdes unglaublich wichtige Frage, an deren Lösung von den verschiedensten Seiten gearbeitet worden.

Sehr wesentlich ist es, daß die Hufen am Abend vor dem Beschlagen in Lehm mit Essig eingeschlagen werden, da dann der sonst leicht spröde Hufe sich vom Wirtmesser besser bearbeiten läßt. Das lästige Wundstreichen der Füße kann in den meisten Fällen durch einen zweckmäßigen Beschlag gehoben werden. Man merke sich genau die Stelle des Hufes, mit welcher die leidende Stelle berührt wird, schneide die Stelle möglichst weg und verdicke an den beiden äußern Seiten die Eisen um ein Bedeutendes, damit das größere Eisengewicht den Fuß mehr nach außen zieht und man wird in den meisten Fällen, wenn nicht vollständige Beseitigung, so doch große Linderung bemerken. Das Pferd darf nicht kurz vor einer größeren Fahrt beschlagen werden, denn es kommt vor, daß es einige Stunden nach dem zu lahmen beginnt, mag das nun durch zu scharfes Anziehen des Eisens oder gar durch einen nicht richtig eingeschlagenen Nagel entstehen. Ist es aber ein paar Tage vor der Fahrt beschlagen, so wird der Schaden noch vor derselben bemerkbar und es können die Fehler noch zeitig zurechtgestellt werden. Oft lahmt ein Pferd, weil sich das Eisen in den weichen Theil des Hufes verschoben hat. Ein guter Kutscher muß das erkennen, wenn er das Eisen ansieht, noch mehr der Schmied. Nie gestatte man dem Schmied die Eisen heiß an den Huf zu legen, sie werden dadurch trocken und brock. Auch darf der Huf nicht unnütz und nur bei Steingallen, ausgeschnitten (ausgewirkt) werden, bei den hinteren Ecken des Hufes schon gar nicht.

Da hier von der Behandlung des Hufes beim Beschlagen desselben die Rede ist, so will ich noch des Krontrittes erwähnen, durch den das Pferd oft lahm, ja sogar für einige Zeit unbrauchbar wird. Der Krontritt entsteht der Art, daß ein scharf beschlagenes Pferd mit einem Fuß auf den andern tritt und meist noch

auf den Theil des Beines, der behaart ist und gleich über dem Hufe steht. Der Stollen des Eisens gleitet längs dem behaarten Theil des Beines herab und dringt gleich, wo die elastischen Haare, die den Stollen nicht eindringen lassen, aufhören, in den oberen weicheren Theil des Hufes. Damit nun die durch dentritt entstandene Wunde sich nicht mit Sand u. fülle, gieße man geschmolzenes Fett hinein. Meistentheils ist der Krontritt nicht so stark, daß das Pferd gleich zu lahmen beginnt; erst einige Zeit nach der Verletzung fängt das Lahmen an und zwar erst dann, wenn der Huf etwas weiter gewachsen ist, so daß nun die Vertiefung, die durch die Beschädigung entstand, ganz hervortritt. Das Lahmen entsteht nur dadurch, daß der neue weichere Theil des Oberhufes durch den unterhalb der Krontrittsstelle liegenden, älteren und somit härteren Hufen gedrückt wird. Man schneide daher sorgfältig und zwar von innen nach außen, in der Krontrittsstelle, den alten Huf an den Stellen weg, wo der neue dran stößt und das Pferd wird sofort nicht mehr lahmen. Die meisten Kutscher verstehen es, aber doch giebt es einige, die damit nicht umzugehen wissen und für die ist diese Anleitung nützlich.

3. Das Transportiren der Pferde.

Hat man Pferde zu transportiren, besonders Reitpferde an einen Ort vorauszuschicken oder nachkommen zu lassen, so ist es nicht gut, sie hinten an den Wagen zu binden. Das Pferd sieht nicht, wohin es tritt, bald tritt es auf einen Stein, der auf dem Wege liegt, bald in eine Vertiefung; das greift die Sehnen der Beine an. Besser ist es, man binde das zu transportirende Pferd neben das vor den Wagen Gespannte, es sieht dann, wohin es tritt; oder aus demselben Grunde lasse man Jemanden, auf einem anderen Pferde reitend, das zu Transportirende an die Hand nehmen.

4. Geschirr- und Satteldruck.

Wie oft wird darin gefehlt, daß entweder durch Unkenntniß oder Gleichgiltigkeit durch das Fahrgeschirr oder durch den Sattel das Pferd gedrückt, ja sogar wund wird. Das arme Thier hat dabei Schmerzen, der Mensch entmisht sogar die Benutzung des Pferdes für einige Zeit, wenn der Schaden zu groß geworden und es kann nicht besser darin werden, wenn man nicht die richtige Behandlung kennt. Wenn der Schaden, der durch den Druck eines Fahrgeschirres oder Sattels entsteht, noch nicht sichtbar, d. h. noch keine Geschwulst oder gar wund Stellen bemerkbar sind, so kann man erkennen, ob das Pferd gedrückt ist, wenn man, etwas

stark ausdrückend, mit der flachen Hand über die Stelle streicht, an denen der Druck vorkommen kann, d. h. auf dem Rücken bei Reitpferden und bei Fahrpferden an den Stellen, auf den das Fahrgeschirr zu liegen kommt; diese Untersuchung muß bei jeder Fütterung geschehen, damit man bei Zeiten dem größeren Schaden vorbeugen kann. Ist das Pferd an einer dieser Stellen gedrückt, so zuckt es zusammen, wenn man mit der Hand darüber streicht. Man suche das fernere Drücken durch besseres Anpassen des Sattels oder Fahrgeschirres zu beseitigen, lege auf die gedrückten Stellen kalte Rasen oder Kaltwasser-Umschläge und reibe sie mit Arnica-Wasser ein. Den Sattel und das Fahrgeschirr untersuche man, um zu sehen, ob nicht das Rissen an den entsprechenden Stellen durch Auschwüngen der gedrückten Stellen und das dadurch entstandene Feuchtwerden, nachdem diese Stelle trocken geworden, hart geworden ist, wasche die angetrocknete Fauche aus und klopfe die Stelle des Rissens weich. Um so mehr ist solches zu thun, wenn durch den Druck Wunde Stellen entstanden sind, deren Blut- und Eiter-Auschwüngen die betreffende Stelle des Rissens härter gemacht haben. Aus Erfahrung habe ich es, daß man hieran nicht denkend, das Geschirr, das auf diese Art stellenweise hart geworden, bei einem anderen Pferde benützt das nicht gedrückt ist, indem man das Gedrückte, um es zu schonen, nicht benützt. Es wird dann aber das andere in fehlerhaft gewordenem Geschirr benützte Pferd gewiß auch bald unbrauchbar werden. Wie gefährlich und störend ist das aber besonders in Wirthschaften, in denen man keines der Pferde entbehren kann und nun doch mehrere unbrauchbar werden. Oben am Widerriß, in den Mähnen, sind die Eiter-Körnchen durch Waschen und Kämmen zu entfernen; geschieht das nicht mit großer Genauigkeit, so drücken diese Eiter-Körner als harter fremder Gegenstand, wenn das Rissen auf dieselben drückt, der Art, daß schon dadurch der Schaden größer wird.

Ist befindet man sich in der Lage, dem Pferde nicht die nöthige Ruhe geben zu können, z. B. auf Reisen, bei stärkerer Feldarbeit u. s. w.; sehr empfehlenswerth ist in solchen Fällen ein Stück Rehfell in das Geschirr hineinzuwinden, so, daß die Haare die Wunde berühren. Das weiche Fell und die den Rehaaren eigenthümliche Elasticität verhindern die Zunahme des Druckes und es hat die Erfahrung gelehrt, daß Pferde während des fortgesetzten Gebrauchs gesund geworden, wenn sie schon durchgerieben waren.

B. Die Dressur junger und auch alter, im Anspann verdorbener Pferde.

Es ist gut vor dem Einspannen des noch nicht gefahrenen Pferdes, es an's Geschirr oder an die Equipagen zu gewöhnen. Zu dem Behufe giebt man ihm, eine Zeit vor dem ersten Einspannen, das Futter nur dann, wenn es ruhig das Geschirr hat auflegen lassen, auch läßt man es im Geschirre stehen. An die Equipagen gewöhne man es auf die Art, daß man den Hafer auf die lederne Schürze der Equipage schüttet und das Pferd dadurch heranzieht und es den Hafer dort fressen läßt. Damit fährt man fort bis es die Equipage nicht mehr fürchtet. Besonders ist dieses Verfahren anzuwenden bei Pferden, die durch Reizausnahmen verdorben worden und dadurch die Equipage scheuen. Es wäre unsinnig, dieses Verfahren zu unterlassen, man habe etwas Geduld und man erreicht sicher seinen Zweck.

Ist ein Pferd hakenscheu, so kann dieser Fehler ihm dadurch abgewöhnt werden, daß man in dem Stand, in welchem das Pferd im Stalle steht, einen Hacken oben an der Stalldecke anbringt, an diesem das Ende eines Strickes bindet und an dem unteren Ende des Strickes einen mit Stroh gefüllten Sack befestigt. Dies Alles muß der Art geschehen, daß der Sack so hängt, daß er den Hintertheil des Pferdes berührt. Das Pferd wird nun gegen den Sack schlagen und das bis zur Ermüdung fortsetzen. Später, sobald es müde und ruhig geworden, wird es merken, daß, wenn es nicht um sich schlägt, der Sack auch nicht auf dasselbe losschlägt. Auch kann man dem Pferde ab und zu ein Fahrgeschirr auslegen, an welchem an das Hintergeschirr Bindfäden gebunden worden und an deren unteren Enden Stöckchen angebunden werden. So ausgestattet, läßt man das Pferd an einer Leine umherlaufen; es wird anfänglich gegen die Stöckchen feuern, dann aber ermüdet, ruhig werden. Nachdem es ruhig einige Male im Kreise gelaufen, reiche man zur Belohnung Hafer.

Manches wilde Pferd läßt sich nicht besteigen, das bringe man durch Hunger und Durst zur Nachgiebigkeit. Läßt es nicht den Sattel auflegen, so lasse man es ohne Futter, füttere es aber sogleich mit Hafer, wenn es den Sattel aufzulegen zugelassen hat. Dazu gebracht, führe man es hinaus in's Freie und halte ihm ein Geschirr mit Hafer vor, aus dem es fressen kann, während man sich in den Sattel stellt; wird es unruhig, so steige man ab und entziehe ihm das Futter, versuche es nach einer Weile wieder zu besteigen und zugleich den Hafer zu reichen u. s. w. Es wird nicht viel Mühe und Zeit kosten, um das Pferd daran zu gewöh-

nen, den Reiter auf sich ruhig zu dulden. Man steige, sobald das Thier ruhig ein paar Mal im Kreise unter dem Reiter gegangen, ab und stelle es zum Futter und reite es erst am darauf folgenden Tage und wiederum nicht lange. Es wird bald sehen, daß es ihm ganz gut geht, wenn es langsam und ruhig ist.

Bei der ersten Fahrt, an die man das junge oder auch das verdorbene Pferd gewöhnen will, spanne man es lieber in's Prispach und zwar so, daß man es die ersten Werste los, aber fertig geschirrt, neben an laufen läßt. Es müssen die Strängen erst angelegt werden, wenn man sieht, daß es die Equipage nicht fürchtet. Vor der Fahrt aber muß man sich genau davon überzeugen, ob das Geschirr gut paßt, namentlich nicht zu eng, ob der Baum nicht zu viel aufgezogen und dadurch das Pferd das Gefühl hat, als ob es aufgehalten werde, was leicht bei weichmäuligen Thieren vorkommen kann. Wenn der Baum so geschnallt ist, daß die Lippe an den Stellen, an denen das im Munde befindliche Eisen zu beiden Seiten herauskommt, nicht in Falten ist, dann ist es richtig gezäumt. Durch nicht richtiges Zäumen ist schon manches Pferd verdorben worden. Es wird zum Gehen angetrieben und doch fühlt es sich zu gleicher Zeit gehalten. Die natürliche Folge ist, daß es nicht gehen will und stätisch wird.

Wird ein junges Pferd allein vor eine Equipage gespannt, um, wie man sich hier ausdrückt, eingefahren zu werden, so ist es, wie bereits oben gesagt, erst an's Fahrgeschirr und die Equipage zu gewöhnen. Es muß vor Beginn der Fahrt, eingespannt ruhig stehen lernen, was man am besten dadurch erreichen kann, daß man es im Anspann mit Hafer füttert. Will man sicher gehen, so spanne man es, sobald es ruhig gefressen hat, aus und spanne es einige Zeit später oder am anderen Tage wieder ein. Ein Pferd, das nicht gleich gehen will, suche man durch vorgehaltenen Hafer zum Gehen zu bringen, ist es einige Schritte vorwärts gegangen, so belohne man es durch etwas Haferrütterung. Stößt ein Pferd die Equipage rückwärts, so lasse man es gewähren, indem dazu angestellte Leute, die Equipage immer wieder zurechtstellen. Es wird zuletzt dieses Benehmen überdrüssig und fängt an nach vorne zu gehen. Die Peitsche darf garnicht gebraucht werden. Durch ruhige vernünftige Behandlung erreicht man eher seinen Zweck. Das einzige richtige Mittel, junge oder verdorbene Pferde zu dressiren oder zu zähmen, das an Stelle rüder Behandlung angewandt werden kann, ist Anwendung von Hunger und Durst, oder falls das Pferd sonst gutmüthig ist, kleiner Gaben Zuckers, womit besonders die Kunstreiter ihre Pferde zu Allem bewegen, denn das Pferd nascht gern davon. Wie man

durch das Reichen des Hafers, wie oben beschrieben, mit Geduld ein Pferd zu Allem bringen kann, eben so ist, wenn es nicht thut, was man haben will, die beste Strafe die Entziehung des Futters und Trankes, ja falls nöthig auf 10—12 Stunden und mehr. Wie das wirkt, kann man schon aus Nachstehendem ersehen. Will ein junges, besonders aber durch falsche Behandlung verdorbenes, bereits gefahrenes Pferd nicht vom Fleck gehen, so schlage man an derselben Stelle einen Pfahl in die Erde, binde es daran und gehe weg. Kommt man nach einiger Zeit, je nachdem es ein junges gütliches oder ein älteres verdorbenes Pferd ist, sogar nach einigen Stunden zurück und bindet es vom Pfahle los, so wird es sicher willig weiter gehen und muß man es dann sogleich durch Futter mit Hafer oder einer Zuckergabe belohnen, damit es sehe, daß es ihm schlecht geht, wenn es nicht artig und gehorsam, und gut, wenn es gehorsam ist. Das von der Stelle bringen suchen unsere Kutscher durch starke Schläge zu bewirken. Sie schneiden große fadenlange, fingerdicke Ruthe und schlagen mit den von beiden Seiten darauf los. Ja ich habe ein Pferd gesehen, das man dadurch zum Weitergehen hat bringen wollen, daß man Feuer unter dasselbe gemacht hatte, aber auch das half nicht, das arme Thier ging nicht von der Stelle. Sucht man gründlich nach der Ursache, so findet man oft, daß entweder das Fahrgehirr zu eng oder der Baum zu hoch aufgezo- gen, das Pferd durch Gehirndruck wund oder gar sehr weichmäulig, wenn es vorwärts gehen will, durch den Kutscher, aus Aengstlichkeit daß es nicht durchgehe, aufgehalten worden und durch diese unrichtige Behandlung irre gemacht, garnicht weiß, was die dummen Menschen von ihm wollen und dadurch störrisch werden muß.

Einer ganz unsinnigen Art beim Einfahren der jungen Pferde, muß ich noch erwähnen. Es soll ein junges Pferd zum ersten Mal gefahren werden und das ist ein wichtiger Act. Zu dieser Ceremonie finden sich denn gewöhnlich außer dem Kutscher und dem Stalljungen noch der Gärtner des Hofes und noch ein paar Müßiggänger ein. Vier bis fünf Menschen muß das junge Thier schleppen und dann wird es recht lange gefahren, gewöhnlich bis zu einem Krüge hin, wo zur Feier des Tages getrunken werden muß; ist es doch einigermaßen eine Art Laufe des jungen Pferdes. Es wird ihm also gleich das erste Mal die Fahrt recht schwer gemacht. — Wenn es gutwillig gezogen, muß das Pferd nach einer ganz kurzen Strecke, die garnicht über die Grenze des Gehörtes zu gehen hat, abgespannt und gleich mit etwas Zucker oder Hafer gefüttert werden. Damit es nicht gleich das erste Mal schwer habe, darf außer dem Kutscher nur eine Person in der

jedenfalls leichten Equipage, am besten in dem leichten Schlitten, sitzen. Es ist allerdings diese vorstehende Dressurart zeitraubender, als bei dem Prügelsystem, aber sicherer geht man dabei. Ich habe junge Pferde mit gutem Erfolge so dressirt; mehr aber noch verdorbene Thiere gezähmt.

1. Das Erkennen der Pferde.

Obgleich es nicht zur Behandlung oder Pflege der Pferde gehört, so will ich doch, da es für Manchen nützlich sein kann, Nachstehendes anführen. Will man ein Pferd in seinen Besitz bringen, das zu haben ist, so kann man seine Fehler und dessen Werth am besten kennen lernen, wenn man es im Stall beobachtet, da es dort sich selbst überlassen ist. Man sieht dort besser, wie es steht, d. h. ob es nicht einen oder den anderen Fuß schon und von sich stellt, oder ob es auf allen vier Füßen gut und fest steht. Man kann dort bemerken, wenn es den argen Fehler hat, zu koppen, d. h. Rippen zu sehen, wie man es hier zu Lande nennt; man sieht, wie es frist, ob es den Kopf hängen läßt u. s. w. Das Alles wird außerhalb des Stalles, am Zügel des Verkäufers, der es mit der Peitsche in der Hand dazu bringt nicht ruhig zu stehen, wodurch dann das Schonen eines oder des andern Fußes unterbleibt, unmerklich gemacht.

C. Das Einspannen der bereits dressirten Pferde.

Es werden nicht nur die fertig geschirrt, sondern jedenfalls auch gezäumten Pferde, vor die Equipage an die Deichsel gestellt und hierauf erst die Halzkoppel und der Deichselriemen vorn an die Deichsel geschnallt. Erst nachdem das geschehen und auch die Fahrleine eingeschnallt, dürfen die Strängen an die Schwengel befestigt werden, wobei genau darauf zu achten ist, daß die innere Stränge der Deichselpferde um $1\frac{1}{2}$ bis 2 Zoll kürzer ist als die Stränge der äußeren nicht an die Deichsel kommende Seite. Der Grund hierzu ist in einem mathematischen Satz zu finden. Selbstverständlich muß bei der Art erst den Deichselriemen und dann die Stränge anzuschlallen der Brustriemen nochmals angezogen werden, da er das erste Mal, bis die Strängen noch nicht angeschnallt waren, nicht so scharf angezogen werden konnte. Diese Art anzuspinnen ist allein richtig, weil es sonst leicht vorkommen könnte, auch oftmals vorgekommen ist, daß bei zuvor angeschnallten Strängen, bei der geringsten Bewegung eines der Pferde, die Equipage den Pferden auf die Hacken kommen kann, wodurch sie scheu werden, durchgehen und die Equi-

page beschädigen. Auch muß Jemand während des Anspannens vor den Pferden stehen. Es dürfen, bis die Pferde gespannt werden und bis die Equipage nicht weggefahren, die Thüren des Stalles nicht offen stehen, da es sonst leicht geschieht, daß, falls die Pferde beim Beginn der Fahrt durchgehen, sie in den Stall rennen und die Equipage spoliren. Ebenso sind auch während dessen, daß Reitpferde bestiegen werden, die Stallthüren nicht offen zu halten, was besonders dann geschehen muß, wenn Damen sich zu Pferde setzen. Es kommt doch vor, daß wilde Pferde mit dem Reiter oder der Reiterin, gleich nachdem sie bestiegen worden oder noch während des Besteigens, zum Stalle rennen und dann wird die Gefahr, zu Schaden zu kommen, größer, wenn das Thier in den Stall hinein rennt, als wenn es bloß an die Thür anrennt.

Einer falschen Art die Pferde vorzuspannen muß noch erwähnt werden. Man sieht ab und zu zum Erstaunen, daß bei einer Deichsel-Equipage zwei Pferde an die Deichsel und ein drittes als Pripasch-Pferd der Art vorgespannt wird, daß es an das eine Ende der Bracke, die nur bei einem Biergespann benutzt werden darf, gespannt wird. Es entsteht dadurch ein ungleiches Ziehen, indem zwei Pferde an der einen Seite ziehen und nur eins an der andern. Es wird dadurch das eine Pferd nicht nur mehr angestrengt, als die beiden anderen, sondern es bekommen über dies die vorderen Räder des Wagens eine schiefe Richtung und die Fortbewegung des Wagens ist demnach erschwert. Dem ähnlich steht man sehr oft bei einspännigen Wagen einen Stock quer über dem Wagen gebunden und an dem einen Ende des Stockes den Schwengel für das Pripasch-Pferd angebunden. Es liegt auf der Hand, daß durch diese unsinnige Art des Vorspannens das herbeigeführt wird, daß durch die Hebelkraft der Korb des Wagens eine, wenn auch wenig bemerkbare, schiefe Richtung bekommt, mithin die Räder der hintern Ase nicht ganz gerade gehen können, falls das Pripasch-Pferd zieht. Der zur Benutzung des Pripasch-Pferdes auf den Wagen gebundene Stock darf nur dazu dienen, den vermittelst eines an diesen Stock hängenden, durchaus nicht an ihn gebundenen Schwengel davon abzuhalten, daß er zur Erde fällt, während an den Schwengel ein Strick oder Riemen gebunden wird, dessen anderes Ende an der Mitte der hinteren Ase befestigt werden muß. Die Zuglinie muß demnach von der Mitte der hinteren Ase des Wagens beginnen. Es ist kaum glaublich und doch leider oft zu sehen, daß auch hierin sich eine Fahrlässigkeit, ja große Gedankenlosigkeit kund giebt, die wahrhaft traurig zu nennen ist.

D. Nach der Fahrt und dem Ritte.

Das Ausspannen der Pferde geschieht in der umgekehrten Ordnung, wie das Einspannen, d. h. es werden erst die Strängen ausgehakt u. s. w. Hierauf wird das Fahrgeschirr gleich abgenommen und das Pferd mit Strohwischen stark abgerieben, so daß es ganz trocken wird. Letzteres Verfahren ist, besonders bei kalter Witterung, zu beobachten. Geschieht es nicht, so bleibt das Haar eine geraume Zeit hindurch naß und das Thier hat's kalt, so daß es sogar zittert. Denken wir doch daran, wie wohl wir uns fühlen, wenn wir nach einem starken Ritt oder durch Regen durchnäßt oder sonst nach einer Strapaze, trockene Wäsche gegen die feuchte vertauschen. Die meisten unserer Kutscher unterlassen das Abtrocknen und Reiben des Pferdes nach dem Ritt oder der Fahrt, dafür stellen sie es, im Fahrgeschirr, in den Stall und das thut einer dem andern nach! Gewöhnlich steht das Pferd, das Vormittags so hingestellt ist, bis zum Abend, wenn es wieder angepannt wird, denn der Kutscher wußte, daß sein Herr nicht zur Nacht bleiben werde. Das Geschirr leidet, da das Pferd bisweilen sich an die Wände des Standes reibt oder das Hintergeschirr gleitet ab und das Pferd tritt darauf und zerreißt es. Dem Pferde aber ist garnicht gedient, es hätte sich jedenfalls leichter und wohler gefühlt ohne das Fahrgeschirr. Es ist demnach in aller Art richtiger, das Geschirr oder den Sattel so gleich abzunehmen, das Thier abzutrocknen und mit der Decke zu bedecken. Die Kehle und die Brust sind besonders gegen Erkältung auszuwahren, daher denn diese Stellen mit mehr Aufmerksamkeit abgetrocknet und bedeckt werden müssen. Sehr zu beachten ist dabei, daß jedem Zugwind vorgebeugt werde, wenn die vom Ritt oder der Fahrt zurückgekehrten Pferde in den Stand gestellt werden. Sicherer ist es daher es mit dem Kopf zur Krippe hin in den Stand zu stellen und es so anzubinden, daß es das Futter nicht erreichen kann. Besser noch, man entferne das etwa noch in der Krippe befindliche Futter. Bei Reitpferden muß nach stärkerem Ritt der Rücken noch mehr als die anderen Stellen des Körpers gerieben werden. Auch ist sehr zu empfehlen, die Beine der Pferde nach und während einer anstrengenden Tour mit kaltem Wasser zu waschen, da das Blut durch die Bewegung sich nach unten gezogen, durch obiges Mittel wieder in Circulation verfest wird. Deshalb geschieht auch das Stellen der Pferde in's Wasser nach stärkeren Touren. Ebenso ist bei längeren Touren gut, einen großen Schwamm auf der Haltestelle folgendermaßen in Anwendung zu bringen: man nimmt dem Thiere das Eisen

aus den Mund, wäscht es sauber ab, reinigt Mund und Nasenlöcher von dem trockenen Schleime und Staub und das Pferd ist dadurch erfrischt. Auch während des Winters sind die Eiszapfen, die sich durch das Athmen gebildet haben und dieses erschweren, zu entfernen.

Bewegung ist dem Pferde dienlich. Es ist nicht dazu geschaffen zu stehen oder zu liegen, daher gebe man mindestens alle andere Tage dem Pferde Bewegung. Ist keine Fahrt, kein Ritt zu machen, so lasse man es auf einige Werst ausreiten. Hat man aber eine weitere Fahrt zurückgelegt, dann ist ganz unumgänglich nöthig, dem Pferde gleich am nächstfolgenden Tage eine etwas stärkere Bewegung zu geben.

Schließen wir doch hierin von uns auf die Thiere. Haben wir das nicht unzählige Male an uns wahrgenommen, daß wir nach einer besonderen Strapaze, die uns ermüdet hatte, sie nicht mehr fühlen, wenn wir Tags darauf uns starke Bewegung gemacht haben, dagegen uns an allen Gliedern steif und wie zerschlagen fühlen, wenn wir uns, nach dem ermüdenden Treiben des einen Tages, am nächsten ganz ruhig verhalten. In den guten alten Zeiten, in denen man auf hunderte Werste Entfernung seine Verwandten und Freunde besuchte und weil zu der Zeit wenig Stationen existirten, zur Fahrt selten Postpferde benutzte, da wurden nach einer zurückgelegten Reise die Pferde, nachdem ihnen die Schweife mit Stroh durchflochten worden, auf längere Zeit in den Stall gestellt, damit sie sich von der großen Reise erholen. Nach etwa acht Tagen konnte man sie kaum aus dem Stalle bekommen, so steif waren sie durch die unsinnige Behandlung geworden, und eine so unrichtige Behandlungsart, gegründet auf einer irrigen Ansicht des Erholens und Schonens, kommt ab zu auch jetzt noch vor.

Und nun noch etwas über die Behandlung der Postpferde; dieser armen Thiere, die gewiß, wenn sie nur etwas denken könnten, die Ueberzeugung gewinnen müßten, daß die Erde mit ihren Postwagen und Stationen, ein Jammerthal ist, die allen Grund haben, jedes andere Pferd um dessen Loos zu beneiden, und für die auch der scharfsinnigste Thierschutz-Verein, eine Verbesserung ihrer Stellung zu ersinnen, nicht im Stande ist, bis es Trintgelder, und dieselben spendende, ungeduldige Reisende giebt.

Man ist oft der irrigen Meinung, daß Postpferde durch das rasche Fahren verdorben werden. Aber nicht dem ist es zuzuschreiben, sondern dem Umstande, daß der durstige Postknecht die Pferde auf der letzten Strecke antreibend, zuletzt noch mehr erhigt. Das erhigte Pferd muß nun oft eine halbe Stunde

und mehr, auf der erreichten Station, bei kaltem windigen Wetter im Freien stehen, weil der Postknecht auf das Trinkgeld wartet. Nachdem Letzterer solches bekommen, hält er, zurückkehrend, vor der nächsten Schenke; trinkt dort, ißt, trinkt wieder, raucht sein Pfeischen und trinkt nochmals und süßt sich ganz gemüthlich, während das arme Pferd draußen in der Kälte steht. Auf der Rückkehr geht es auch wohl, los laufend, an einen Graben oder an einen am Wege befindlichen Wassertrog und trinkt zu früh. — Das Futter bekommt es erst spät zu Hause, weil die Rückkehr lange Zeit nimmt, denn es liegen mehrere Schenken am Wege, die dem Postknechte im Wege sind und daher ihn aufhalten. Wie kann das Pferd bei solchen Umständen sich wohl fühlen?! Die Beine werden krumm, der Körper magert ab! Wie läßt sich das aber ändern? Anordnen, daß die Reisenden die letzte Strecke langsam fahren, die Postknechte nicht auf das Trinkgeld warten, nicht in die Schenken einkehren sollen, läßt sich nicht durchsetzen. Das einzige Mittel wäre, die Herren Posthalter müßten darin übereinkommen, es so einzurichten, daß die angelangten Pferde der Nachbar-Station, gleich bei ihrer Ankunft in den warmen Stall gestellt und daselbst leicht gefüttert werden, bevor die Rückkehr angetreten wird. Sie würden dabei alle gewinnen, da ihre Pferde mehr geschont würden. Aber das geht wiederum nicht, weil die Verordnung festsetzt, in welcher Zeit das ausgegangene Pferd zurück sein muß oder man müßte denn höheren Orts erwirken, daß diese Verordnung darin abgeändert werde, daß für die Rückkehr der ausgegangenen Pferde eine Stunde zu der jetzt bestimmten Zeit, zugegeben werde.

E. Die Fahrt.

Ex bibl. univ. Tart.

Beim Beginn der Fahrt muß der Kutscher bei ungleichen Pferden erst das träge, so, daß das Nebenpferd es nicht merkt, antreiben; wird das nicht beobachtet und ruft der Kutscher den Pferden zu, so kann es leicht kommen, daß das hitzigere noch vor den andern anzieht, die Equipage aber nicht in Bewegung zu bringen vermag und daher stehen bleibt, störrisch wird und nicht vorwärts will. Das kann auch leicht vorkommen, wenn der Kutscher die Leine so kurz hält, daß beim ersten Anrücken, da dann die Pferde noch nicht alle zugleich angezogen haben, das hitzige, gleich anziehende und vielleicht weichmäulige Pferd, sich gehalten fühlt und dann stehen bleibt und nicht von der Stelle will. Es hat der Kutscher daher genau das Temperament der einzelnen Pferde zu berücksichtigen und schon beim Beginn der Fahrt, d. h. beim ersten Anrücken, das pfelegmatische Thier erst

anzuzupfen und dann Allen zugleich zuzurufen, damit sie zugleich anziehen. Sind die Pferde gleich rasch oder gleich pflegmatisch, so hat er bei der Fahrt beim Anfeuern derselben wenig zu beobachten. Er darf dann laut sein mit Pfeifen oder Zurufen, darf auch, wenn er es für nöthig hält, die Peitsche ohne alle Vorsicht gebrauchen. Sind aber die Pferde ungleichen Temperaments, dann muß er es verstehen das träge Pferd so anzutreiben, daß das fleißige oder gar hitzige es nicht merkt; laut sein darf er schon gar nicht. Ein Pfiff, ein Zuruf oder das Schwenten der Peitsche, wirkt auf das rasche Thier bedeutend mehr, als ein Schlag auf das träge. Bäume mit Scheuklappen versehen, sind in sofern sehr zweckmäßig, als das rasche Pferd die Peitsche nicht sieht, wenn das träge einen Schlag bekommt, aber der muß dann so ertheilt werden, daß das nicht anzutreibende Pferd ihn auch nicht hört. Um bei ungleichen Pferden die Peitsche unbemerkt für die raschen anzuwenden zu können, müssen, wie schon oben bei der Anleitung zum Vorspannen gesagt ist, die Trägeren rechts von der Deichsel gespannt werden. Die russischen Kutscher, die überhaupt im Allgemeinen Talent für's Kutschen haben, geben ihren Pferden Namen, um das Antreiben derselben leichter zu machen. Schon im Stall und während das Pferd einzeln gefahren wird, geben sie dem Pferde, bei Nennung des Namens, einen leichten Schlag, damit es, dem Laute nach, seinen Namen kennen lerne, weshalb denn auch die Namen so gewählt werden, daß sie verschieden klingen, z. B. in einem Viergespann: Waska, Grijska, Krol und Jegor. Läßt nun Waska bei der Fahrt etwas nach und der Kutscher nennt den Namen, so wird Waska fleißig, weil er einen Schlag zu bekommen fürchtet, während die drei Kameraden sich um den Laut „Waska“ nicht kümmern u. s. w. Mancher Kutscher versteht nicht zu unterscheiden, ob das eine Pferd mehr oder weniger, als das andere zieht, er meint, das Pferd, dessen Strängen strammer sind, sei auch das fleißigere oder gar das Pferd, welches naß wird, ziehe mehr, als das, welches länger trocken blieb und habe ich öfter derartige Aeußerungen gehört. Es ist aber weder das eine, noch das andere ein untrügliches Zeichen vom Fleiß des Pferdes. Erst, wenn das Thier sich stark in's Geschirr legt, dann zieht es stark und muß der Kutscher sein Auge darauf üben, dies zu erkennen. Das Strammhalten der Strängen kann oft Schlaubeit des Pferdes, das halbige Schwitzen eine Natureigenthümlichkeit desselben sein. Die beiden Deichsel- oder Handpferde sind am schwersten zu controlliren, da ihre Strängen gewöhnlich so scharf durch die Deichselriemen angezogen sind, daß man durchaus an denselben nicht beurtheilen kann, ob sie sich gleich stark

beim Ziehen der Last theilhaben; ein sicheres Mittel ist es, die Deichsel zu beobachten, die Spitze weist vom fleißigeren Pferde weg. Es muß auch während der Fahrt darauf Acht gegeben werden, daß die Deichselperde nicht von der Deichsel ab nach der äußeren Seite hin, sich drängen, denn je weiter sie sich von einander entfernen, desto mehr wird der Deichselriemen stramm, mithin die Deichsel zurück gezogen. Vermitteltst der Strängen, wird der Wagen vorwärts, vermitteltst der Brustriemen zurück gezogen, die Zugkraft also geschwächt. Aus demselben Grunde dürfen die Deichselriemen nicht stramm angezogen werden, was auch schon deshalb nicht geschehen darf, damit das Pferd nicht eingeeengt und auch das Wiederriß desselben nicht unnütz belastet werde. Die Deichsel muß der Art angebracht sein, daß sie sich selbst in der gehörigen Höhe erhält. Sehr anzurathen ist auch die Deichselspitze so einzurichten, daß sie von beiden Seiten mit abstehende Eisen versehen ist, so, daß die Deichselriemen nicht um die Deichsel zu schlingen, sondern an die beiden Enden der vorn angebrachten Eisen geschnallt werden. Es bekommt auf die Art der Deichselriemen eine fast gerade Richtung und die Schultern des Pferdes sind dann nicht ungleichmäßig in Anspruch genommen, wie bei der bisherigen schrägen Lage des Riemens.

Beim Wenden oder gar beim völligen Umkehren des gespannten Fuhrwerks, begehen die Kutscher oft den Fehler, daß sie die eine Leine zupfen oder stramm ziehen, die andere aber völlig los lassen. Dadurch wird nur das Gebiß des Pferdes zur Seite gezogen und das Pferd gewissermaßen irre gemacht. Der Kutscher muß hierbei beide Leinen stramm halten, die eine aber stärker anziehen.

Es ist rathsam die Enden der Leinen an den Bock zu befestigen, da sie sonst in die Räder gerathen können, auch kann sie der in der Equipage Sitzende in die Hand bekommen, wenn der Kutscher vom Bock gestiegen und irgend wohin abgeschickt worden und die Pferde zu gehen beginnen.

Vor langen oder steilen hohen Bergen halte man ein wenig an, damit die Pferde mehr zu Athem kommen; oben angelangt, ist's gut, auch anzuhalten oder eine Strecke langsam zu fahren, damit ebenso die Lungen wieder in Ordnung kommen. Bleiben die Pferde bergan stehen und wollen nicht vorwärts, so hat der Kutscher es darin versehen, daß er nicht genau auf das einzelne Acht gegeben und es nicht angetrieben hat, als es nicht fleißig mitzog, es sei denn, daß überhaupt die Last für alle die vorgespannten Pferde zu groß war. Sind aber die Pferde bergan stehen geblieben, dann ist es schwer, sie dazu zu bringen, daß sie

ganz zu gleicher Zeit anziehen. Es ruckt bald das eine, bald das andere an, die Last ist aber für das einzelne zu groß und die Equipage kommt nicht von der Stelle. Ist nach der einen oder der andern Seite des Weges hin, etwas Raum dazu da, dann ist es practisch, man stößt die Pferde alle in's Gesammt zur Seite hin. Sie kommen dadurch zu gleicher Zeit in Bewegung, so auch die Equipage, indem durch die Hebelkraft der Deichsel die vorderen Räder in Bewegung gerathen und es gelingt auf diese Art meistentheils das Ganze vorwärts zu bringen. Noch besser aber ist es, falls der Weg so breit, daß es sich ausführen läßt, man wendet um, fährt den Berg zurück hinunter und nachdem man den Pferden etwas Ruhe gegeben, nach russischer Art rasch hinauf, die trägeren Pferde wachsam antreibend.

Beim Fahren von höheren Bergen müssen, schon vor dem Bergansfange die Pferde zurechtgestellt werden, indem nicht nur die Keinen der Seitenpferde so gekürzt werden, daß diese nicht ziehen können, sondern es müssen auch die Köpfe der Deichselpferde nach Innen gezogen werden. Manches Pferd will durchaus bei der Fahrt bergab, den Kopf nach außen haben und gelinget ihm das, dann hat man es nicht mehr in der Gewalt; es drängt dann die anderen Pferde so zur Seite, daß sie und die Equipage leicht dadurch in den Graben gerathen. Der Kutscher, dem letzteres passirt, versteht nicht seine Pferde vor dem Beginn der Bergabfahrt richtig zu stellen. Ist er nun, da er es hierin versehen, gewandt, so thut er am besten, er giebt dem Seitenpferde (Bripaschpferde), bevor es in den Graben kommt, nicht nur freie Zügel, sondern auch einen Schlag, damit es die Equipage auf die entgegengesetzte Seite wende. Hat man einen Diener mit, so ist es gut, den bei Bergabfahrt absteigen zu lassen, damit er, wenn das eine Deichselpferd die anderen zur Seite drängt, sie alle zurück auf die andere Seite hinstoßen kann. Es scheint unwahrscheinlich, aber wem es bekannt, wird es zugehen, daß ein oder höchstens zwei Männer, ein Biergespann zur Seite drängen können.

Es giebt bisweilen ein Drei- oder Biergespann, das bei der Fahrt über Brücken oder auf engen Dämmen, sich stark drängt. Das ist nun ein sehr fataler Fehler und meistentheils rührt er davon her, daß ein oder gar beide Seitenpferde, bei früheren Fahrten, ein Brückenholz durchgetreten haben, oder gar bei niedrigen und engen Brücken über den Rand in den Graben gerathen sind. Es hat oftmals geholfen, wenn man das Drei- oder Biergespann umstellt, d. h. das rechte Seitenpferd links und das linke rechts spannt. Hatte das Pferd auf der einen Seite eine schlimme Er-

fahrung gemacht, so drängt es meistens auf der andern Seite nicht.

Zwar lehrt eine alte Regel, daß man über Brücken langsam fahren muß, und doch muß dessen hier auch erwähnt werden, weil so oft bemerkt werden kann, daß diese Regel nicht von Jedem beachtet wird. Schon deshalb ist es sehr wichtig, streng an ihr zu halten, weil es oft vorkommt, daß das Pferd ein Brückenholz durchtritt und beim raschen Lauf den hineingerathenen Fuß nicht so rasch herausziehen kann, und rührt es gewiß davon her, daß oft Pferde lahm werden und man sich gar nicht erklären kann, wodurch das Thier lahm geworden.

Das Scheuen der Pferde vor auffällige Gegenstände, die am Wege stehen oder liegen, ist nicht ein Charakterfehler oder eine Unart, die man unsinniger Weise durch Schläge, Spornanwendung beim Reiten u. s. w. abgewöhnen zu können meint, sondern es liegt der Fehler im Auge. Weshalb geht das Pferd an einem Gegenstand, vor den es anfangs scheute, ruhig vorüber, wenn man es langsam näher bringt? Es sieht, daß das, was es für einen Bären oder sonst ein Ungeheuer, das ihm Schaden bringen kann, gehalten, nur ein großer bemooster Stein, eine aufrecht gestellte Egge u. s. w. ist. Daher muß der vernünftige, geschickte Mensch, wenn er weiß, daß sein Pferd diesen Fehler hat, schon im Voraus wissen, daß er an Stellen, an den er schon in der Ferne einen solchen Gegenstand bemerkt, langsam vorüberfahren oder reiten muß. Unseren meist noch jetzt dunklen Ställen muß man es zuschreiben, daß wir oft scheue, d. h. kurzsichtige Pferde haben. Das Pferd wird aus dem dunkeln Stall in's Freie, ja oft in das Sonnenlicht, gestellt und von dort wieder in den dunkeln Stall; wie soll das Auge dabei nicht leiden?!

Bei der Fahrt in dunklen Nächten mit Laternenerleuchtung an den Wagen, kommt es leicht vor, daß die Pferde den eigenen Schatten fürchten. Man fahre dann eine Strecke langsamer, bis sie sich an den Schatten gewöhnen. Auch fürchten die Pferde bei Laternenerleuchtung an Begestellen, die über schmale Dämme gehen, den Graben, der dann dunkel ist, mehr als bei Tage die engen Brücken. Man muß also diese, gewöhnlich kurzen, Strecken langsamer fahren, damit die Pferde sehen, daß da nichts gefahrbringendes ist. Manche dumme rohe Kutscher schlagen das, sonst ganz fromme Pferd, weil es, den Graben fürchtend, drängt. Das kann aber nichts helfen; es zeugt nur für die Dummheit des Kutschers. Noch vor Kurzem erlebte ich selbst etwas dieser Art. Ich mußte bei dunkler Nacht vom Hause fahren und es wurden die Kerzen in den Laternen angezündet. Bald kamen wir, rasch

fahrend, auf einen ziemlich engen Damm; das eine Seitenpferd drängte, den Graben fürchtend, auf das Deichselpferd und der Kutscher hieb unbarmherzig auf das drängende Thier los. Ich ließ ihn anhalten und hielt ihm seine Dummheit vor, worauf er es wagte, mir zu sagen, er sei schon mehrere Jahre Kutscher und verstehe das Fahren. Nun hieß ich ihn, sich nach meinem Commando zu richten. Wo der Weg breit und nicht tiefe Gräben waren, ließ ich ihn rascher, auf engeren Strecken des Weges mit tieferen Gräben, langsamer fahren und siehe da, keins der Pferde drängte. Er mochte dann wohl erkennen, daß doch Jemand, der nicht im Kutscherrock mehrere Jahre auf dem Bock gesessen, auch was vom Fahren versteht.

Beim Fahren um eine Ecke oder beim Umwenden, muß der Kutscher, wenn er ein Drei- oder Biergespann kutscht, das Seitenpferd, das den äußeren Bogen machen muß, antreiben, das den inneren Bogen machende, zurückhalten, um dem Deichselpferde das Wenden nicht zu erschweren.

Der gute Kutscher wird sein Pferd in jeder Art zu schonen wissen, namentlich es nicht unnütz durch's Schwelken mit der Peitsche, Zurufen, Pfeifen u. s. w. heinruhigen. Das unruhige Benehmen des Kutschers ermüdet das Pferd nicht weniger, als das Rennen und Schleppen. Es muß der Kutscher auch auf den Weg Acht geben, ist er sandiger Natur, die mehr sandigen Stellen meiden und neben an fahren, wo der Weg härter. Man wird mir hierbei sagen, das wisse doch Jeder selbst. Ich aber sage, weshalb sieht man doch so oft, daß es nicht so geschieht, wie oben angerathen ist.

Es ereignet sich, daß ein Pferd während der Fahrt schwindelig wird, was man auch tolleric nennt. Ein Schnitt in's Ohr an der Spitze von oben nach unten zu, so daß Blut fließt, hilft im Moment, denn es kommt dieser Schwindel durch Blutzudrang zum Kopfe. Man untersuche aber auch zugleich das Fahrgeschirr, denn meistentheils entsteht ein Schwindel durch enges Geschirr.

Auch muß noch erwähnt werden, daß der Kutscher nicht nur alle 10 Werst etwas anhalte, besonders wenn die Pferde mit Alee gefüttert sind, damit sie nicht krank werden, sondern auch ein paar Werst vor dem Orte, wohin der Herr zu Gast fährt, anhält, um zu verhüten, daß die Anfahrts vor dem Hause des Gastfreundes verdorben wird. Dieses Anhalten muß aus Erfahrungsgründen an solchen Stellen geschehen, die entweder sandig oder nebenan begraset sind, weshalb man auch gut thut, zum begraseten Theil des Weges hinzubiegen. Es giebt ja überall

auf einer ~~Stellung~~ von mehreren Wersten eine sich dazu eignende Haltestelle.

Will man während der Fahrt den Pferden ab und zu etwas Erholung geben und ist die Equipage oder die Fracht nicht leicht, so halte man an solchen Stellen an, die das Anrücken erleichtern, z. B. auf Brücken oder sonst harten Stellen oder wo es etwas bergab geht. Diese Regel ist auch den Knechten in unseren Wirthschaften, gehörig anzurathen, wie denn überhaupt manches, das hier für die Kutscher und Frachtfahrer geschrieben, auch für die Wirthschaftsknechte dienen kann.

F. Zum Schluß über die Behandlung der Fahrgeschirre und Equipagen.

Die Schnallen der Bäume, der Brust- und Halsriemen, so wie auch die Gebisseisen, müssen darauf angesehen werden, ob sie nicht durchgeschliffen. Es kann sonst großes Unglück geschehen, besonders bei einer Fahrt von hohen Bergen, oder wenn Pferde wild werden, wenn da eine Schnalle der Bäume oder eines Deichselriemens bricht.

Unsere Wagenremisen sind meistentheils dunkel und daher feucht. Man bringe größere Fenster und Luftzüge an, es leidet sonst die Equipage, indem das Leder schimmelig und faul wird, das Eisen rostet u. s. w. Während des Regens benutzte Equipagen müssen, sobald der Regen aufgehört hat, gleich zurück in die freie Luft, bis sie ganz trocken geworden. Solches wird leider nur selten beachtet.

Die Axen des zu einer langen Fahrt gebrauchten Wagens, müssen gleich bei zurückgelegter Fahrt geschmiert werden, damit es nicht vorkomme, daß sie ungeschmiert auf den Weg müssen, wenn eine unvorhergesehene, rasch anzutretende Fahrt, nicht das Schmieren zuläßt. Kommt aber dadurch oder durch zu seltenes Schmieren der Aze, dieselbe dazu, daß sie heiß wird, dann muß das Rad, fast bis zum Ende der Aze abgezogen und damit so lange gehalten werden, bis dieselbe ganz abgekühlt ist. Bei eiligen Fahrten will man sich nicht Zeit nehmen, man verliert aber an Zeit, wenn man eine noch heiße oder doch warme Aze schmiert, denn die Schmiere wird ganz flüßig, fließt ab und die dadurch von derselben entblößte Aze erhitzt sich von Neuem, das Rad wird auch erhitzt und oft so angegriffen, daß es schadhast wird und man es einer großen Reparatur unterziehen muß, wodurch alles mehr aufgehalten wird, als wenn man anfangs länger gewartet hätte. Wenn das sogenannte Axenbrennen oder Heißwerden vor-

kommt, so forsche man nach dem Grunde dazu. Meistentheils ist eine Aze zu schmieren vergessen, wenn der diese Arbeit Verrichtende nicht genau es sich gemerkt hat, bei welcher er begonnen hat. Oft aber entsteht es auch dadurch, daß die Aze sich gebogen oder sie zu kurz ist. Es entsteht dadurch eine stärkere Reibung an einer Stelle, die Aze und das Rad werden dadurch heiß, die Schmiere fließt ab und nun ist die Reibung noch stärker. Wird der Fehler nicht entdeckt, oder man hat ihn garnicht aufgesucht, so wird sich das Erhitzen der Aze nur zu oft wiederholen. Die vorderen Räder müssen öfter, weil sie kleiner und daher mehr und rascher sich umdrehen, als die hinteren, geschmirt werden.

Manchem passirt auch das, daß das Rad, wie man sagt, sich festdreht. Das entsteht dadurch, daß die Aze zu kurz und ebenso der Schraubengang zu lang ist, d. h. tiefer in das Rad hineingeht. Durch das sich Umdrehen der Räder wird die Mutter der Azenschraube immer fester angeschraubt, bis denn das Rad so fest angezogen wird, daß es sich nicht mehr drehen kann. Solches ist sehr fatal, denn ist nicht ein Schmied in der Nähe, so kann es den Reisenden in eine verzweifelte Lage bringen. Gewöhnlich will man nun mit dem Azenschlüssel die Mutter losdrehen, es geht aber nicht, besser, man faßt das Rad an den äußersten Enden der Speichen und dreht das Rad zurück, was durch die größere Hebelkraft meistentheils gelingt. Nachdem das geschehen, umwickle man den Schraubengang der Aze mit Heede, Flachß oder Zwirn aus einem Lappen, damit sich die Mutter derselben nicht so tief hineinschraube und mehr nach Außen zu bleibe.

