

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

*29. Mitteilungsblatt
August 2006*



Inhalt

	Seite
Vorwort	3
XV. Internationales Pferde- und Fahrsportsymposium in Ludwigslust und im Landgestüt Redefin vom 3.-5. März 2006	5
Die Fachgruppe Fahren im DRFV tagte im geschichtsträchtigen tschechischen Nationalgestüt Kladruba	9
4. Südheiderundfahrt	13
6. Traditionsgespannfahren auf Schloss Weissenhaus	15
CIAT in Cuts zum 10. Mal	16
Märkische Seenfahrt – Historische Eleganz auf Fontanes Wegen	18
Dietmar Schneider wurde 60	20
ImTelegrammstil – Unser Präsidium stellt sich vor	21
Personalien	22
Mitteilung zur Organisation unserer Vereinigung	22
Veranstaltungshinweise	23
Impressum	24

Vorwort

Liebe Mitglieder unserer Vereinigung,

im Rückblick unseres gelungenen Symposiums in Ludwigslust kann eingeschätzt werden, dass wiederum die Vorträge ein hohes Niveau hatten. Das Hotel "De Weimar" war ein guter Rahmen. Hier konnten wir gut tagen, fachsimpeln und besonders wichtig: Freunde und Fachleute kamen hier zusammen und tauschten ihr Wissen aus. Nicht ganz uneigennützig fanden neue Mitglieder zu unserer Vereinigung.

Was war Redefin für ein Erlebnis?

Das Landgestüt hat eine große Entwicklung genommen. Der Landstallmeister, Herr Plazeck, hat in beeindruckender Weise das Zentrum der Pferdezucht Mecklenburg Vorpommerns vorgestellt. Mit Stolz führte er uns durch die neu gestalteten Anlagen und präsentierte die Zuchterfolge Redefins. Wer hätte dies nicht ebenso bewundert wie wir und die Ausführungen genauestens verfolgt?

Hans Peter Eggers:

Unser Ehrenmitglied und langjähriges Präsidiumsmitglied ist nicht mehr unter uns. Bei einem tragischen Verkehrsunfall kam er zu Tode. Er gehörte seit der Gründung unserer Vereinigung zum Präsidium und hat uns auf allen Exkursionen begleitet. Sein Wissen um die Pferde hat uns in Erstaunen versetzt und auch die geschichtlichen Bezüge konnte er



H.P. Eggers wie wir ihn kannten



R. Luhr, bei seiner liebsten Beschäftigung

uns nahe bringen. Er war als Turnierrichter international und national sehr geachtet. Er nahm die Fahrabzeichen ab, und so gab er sein Wissen an die junge Generation weiter. Hans Peter Eggers war ein Pferdemann der besonderen Art. Ihn kennen gelernt zu haben erfüllt mich und meine Familie mit Stolz und für unsere Vereinigung war er eine große Bereicherung.

Er fehlt uns.

Ein weiteres Mitglied unserer Vereinigung ist viel zu früh verstorben. An dieser Stelle möchte ich an Rainer Luer aus Köln erinnern. Auch Rainer gehörte mit zu den ersten Mitgliedern in unserer Vereinigung. Wir konnten sein Temperament und vor allem seinen Fachverstand in Bezug auf das Fahren und den Umgang mit Pferden oftmals bewundern. „Er gab Tipps, war immer hilfsbereit, egal um was es ging und stets besaß er Humor. Er war Garant für eine gelungene Tour!“

Dies bestätigen alle, die ihn kannten - besonders der Privat Driving Club in und um Belgien und die Fahrerfreunde aus der Heide.

Wir werden ihn in guter Erinnerung behalten.

Ein Höhepunkt in diesem Jahr war der 110. Geburtstag der Gründung des Bamberger Kutschervereins. Einige Mitglieder waren auf den Feierlichkeiten vertreten und konnten so etwas erfahren über die Arbeit in diesem Verein. Wir werden davon im nächsten Mitteilungsheft berichten.

Auch in diesem Herbst findet eine Exkursion statt. Wir möchten Sie neugierig machen. Weiter Informationen finden Sie in diesem Heft.

Dietmar Schneider

XV. Internationales Pferde- und Fahrsportsymposium in Ludwigslust und im Landgestüt Redefin vom 3.-5. März 2006

Pferde- und Fahrsportbegeisterte aus Deutschland und anliegenden Ländern trafen sich zur Mitgliederversammlung der „Vereinigung zur Pflege und Förderung der Fahrkultur und des Fahrsports e.V.“ im Landhotel „de Weimar“ in Ludwigslust in Mecklenburg/Vorpommern. Es ist bereits Tradition, dass am Vorabend der Tagung zu einer Mitgliederversammlung eingeladen wird.

Leider hatte sie diesmal einen traurigen Auftakt. Rainer Luhr und Hans Peter Eggers sind verstorben. Ihrer wurde in Ehren gedacht.

Nach Mitgliederversammlung und Stärkung berichtete Dr. Richter über die gelungene Exkursion unserer Vereinigung nach Ungarn. Erinnerungen wurden wach und bei den Neulingen Appetit geweckt für die nächste Fahrt im Herbst nach Holland und Belgien.



Freiherr von Senden referierte danach mit herrlichen Bildern und sachkundigen Kommentaren über den CIAT im Mai 2005 in Het Loo in Apeldoorn.

Den Reigen der Vorträge eröffnete am Samstagmorgen, nach kurzer Begrüßung durch den Präsidenten, Landstallmeister Hartmut Platzeck mit dem Thema „Pferdezucht in Mecklenburg / Vorpommern“.

Die Anfänge der Pferdezucht lagen im Jahre 1316. 1710 wurde das Zuchtgestüt für den herzoglichen Marstall gegründet, 1797 ein Hauptgestüt eingerichtet. 1803 entstanden das erste Zuchtreglement und eine Deckgeldordnung (Bessergestellte hatten mehr Deckgeld für ein und denselben Hengst zu entrichten). 1810 entstand unter Landstallmeister v. Bülow das Landgestüt.

Die Baumeister Barku und Wunsch erbauten 1812 das Gestüt Redefin. Ab diesem Zeitpunkt existiert auch das Brandzeichen „R“ mit der Krone. Die erste deutsche Rennbahn entstand in dieser Zeit in Bad Doberan 1822. Die Mecklenburger Pferdezucht kam nun zur Hochblüte. Der Niedergang folgte 1847, auch durch zu hohen Vollblutanteil und daraufhin die Auflösung vom Hauptgestüt Redefin. Wegen der guten Klima- und Bodenverhältnisse wurden hier schon immer Hannoveraner Fohlen aufgezogen, die ab 1870



eingekreuzt wurden. Das rettete das Mecklenburger Pferd „auf Hannoveraner Basis“. 10636 Bedeckungen erfolgten 1919. Nach dem wirtschaftlichen Zusammenbruch waren 1931 noch 76 Hengste mit 2200 Bedeckungen vorhanden. Nach der Wende 1993 wurde das Landgestüt neu gegründet.

Nächster Punkt war der Vortrag von Dr. Karl Blobel über die Bedeutung der röntgenologischen Befunde bei der Ankaufsuntersuchung. Der Gesundheitszustand des Pferdes sei wesentlich für die Nutzungsart und Nutzungszeit des Pferdes, aber keine Garantie wie bei einem Fahrrad. Von 6682 untersuchten Pferden seien nur 37% ohne Befund, 41% haben Befunde, 22% sogar gravierende. 41% der Befunde ist interpretierbar, sollten daher nicht überbewertet werden. Allerdings sei der klinische Befund von wesentlicherer Bedeutung. Das Risiko sei immer noch beim Käufer. Reklamationen kämen kaum aufgrund des Röntgenbildes. Die wesentlichen Mängel seien nicht genetisch begründet, sondern sind Haltungsschäden (Bewegungsmangel, Lichtmangel). Manches sei operabel. Bei manchen Befunden sei zu fraktioniertem Kauf zu raten. Der lehrreiche Vortrag erstreckte sich wegen des großen Interesses weit über die vorgesehene Zeit hinaus.



Es folgte Frau Mendyka über fachgerechte Restaurierung und Kopien historischer Kutschen. Jede Restaurierung erfolge mit dem Ziel der Benutzbarkeit. Pläne und digitalisierte Bilder führten zum 1:1 Plan. Besonderen Wert werde auf die Lackierung gelegt. Fotos demonstrierten den Aufbau einer restaurierten Kutsche und die Herstellung der Replik. Die 1989 gegründete polnische Firma mit 65 Mitarbeitern stehe auch Besuchern offen.

Weiter ging es mit Firma Bökmann: Der sichere Pferdetransport. Durch Gummistrang - Federung hätten sich neue Fahreigenschaften ergeben. An neuen Böden gebe es den Kunststoffbeschichteten Holzboden, er ist gut, solange die Beschichtung nicht beschädigt ist, besser sei der Aluboden. Leergewichte seien ehrlich mit 900 bis 1000 kg anzusetzen; besser sei es, jeden Anhänger leer und voll zu wiegen. 7,49 t LKW mit 4 Pferden gebe es nicht (immer überladen). Entsprechend sei bei 2 Pferden der 3,5t LKW immer überladen.



Das erlaubte Gesamtgewicht für 100 km/h errechne sich aus dem Zugfahrzeugsgewicht mal 1,1 oder mal 1,3 mit Antischlingerkupplung.

Führerschein „B“ erlaube Anhänger bis 750 kg, „BE“ Anhänger jeder Art. Pferde würden sich schräg zur Fahrtrichtung stellen. Eine Stufe werde leichter ange-

nommen als eine Schräge. Abladen gehe über die Schräge besser, oder vorne hinaus über eine Schräge. Geteiltes Echo fanden die Neuheiten, die in natura vorgeführt wurde.

Der Maler und Lackierermeister Horst Philipp sprach mit dem Herzblut des soliden Handwerkers über die farbliche Restaurierung von Kutschwagen von Grund auf. Nur Zerlegtes solle man streichen, nur ein sauberer Untergrund verspreche Erfolg. Empfohlen wurde das Abschleifen mit Maschinen und Sandpapier von grob bis fein in Faser-Richtung, danach wird abblasen. Die Spachtelmasse sollte aus Schleifstaub und Leim oder Zwei-Komponentenmasse bestehen. Der Fachmann empfahl 2 Zwischenanstriche, 2 Kunstharz -Anstriche und zwischendurch jedes Mal Schleifen. Das gelte bei farblosem Lack; deckende Anstriche müssten mit denselben Arbeitsgängen ausgeführt werden. Auf Eisenteile sollte Rostsiegel und zwei Lagen Grundierung aufgetragen, dann zweimal gestrichen werden. Liniert werde mit Linierrädchen oder es wird geklebt. Die fertige Kutsche sei mit dem Dampfstrahler nur in gebührendem Abstand zu reinigen. Danach wird sie ausgeblasen und mit trockenen, saugenden Tüchern getrocknet. Kutschen sind kühl und trocken unterzustellen und vor Sonne zu schützen.

Dr. Gerd Ricker referierte über Hauterkrankungen bei Fahrpferden unter Berücksichtigung von Druckstellen durch das Geschirr. Schlecht sitzende, verschmutzte Geschirre führten oft erst nach Stunden nach dem Abschirren zu Schwellungen oder nässenden Stellen bis zu nässenden, kraterförmigen Wunden. Indiziert sei Kühlen mit Wasser, Medikamente seien zunächst unnötig.

Hautnekrosen folgten oft erst nach Tagen. Die Heilung dauere bei einfachen Quetschungen 10 bis 14 Tage, Hautnekrosen bis zu 4 Wochen, tiefe Entzündungen 6 bis 8 Wochen. Es blieben kleine weiße Fellpunkte. Genickbeulen und Fisteln erforderten den Tier-



arzt. Chemische Dermatitis entstehe durch Überempfindlichkeiten gegen Farbpigmente oder Pflegemittel beim Geschirr. Häufige Pilzinfektionen machten nur unter begünstigenden Bedingungen krank. Zu viele Pferde auf engem Raum, hohe Luftfeuchtigkeit und wenig Sonnenlicht begünstigten Pilzinfektionen. Pilze könnten auch Menschen anstecken.

Es folgte noch ein interessanter Streifzug durch alle möglichen Pilz- und Schädlingserkrankungen.

Lenka Gotthardova, die Leiterin des tschechischen Nationalgestüts Kladruby, beendete



die Vortragsreihe mit einer gelungenen Videopräsentation ihres Gestüts.

Per pedes ging es zum Museum „- Für Herzogliche Wohnkultur - Großherzogliche Mecklenburger Fahrpost- und historische Kutschen“.

Eindrucksvoll war die Führung unseres Vereinsmitglieds Heinz Bofinger, der maßgeblich an der Einrichtung dieses Museums mitgewirkt hat.

Mit einem Streicherduo der Kreismusikschule Ludwigslust wurde der

Gesellschaftsabend eröffnet, mit guter Küche und Service des Hauses abgerundet und gekrönt durch einen Sketch von Professor Grieser mit seiner Gemahlin in barocker Kleidung als Herzogspaar. Mit Tanzmusik klang der gemütliche Abend aus.



Am Sonntag trafen sich die Tagungsteilnehmer im Schneegestöber zur Führung im Landgestüt Redefin. Das schreckliche Wetter tat der freundlichen Führung durch dem Landstallmeister Hartmut Platzek keinen Abbruch. Die gelungene Wiederherstellung des alten Reithallenportals mit Giebelerweiterung und der sich dahinter verborgenden modernen Halle gibt dem ganzen Gestüt eine besondere Prägung.





In der Reithalle erwarteten uns schon 3 Hengste, die trotz langer, interessanter Ausführungen des Landstallmeisters in Ruhe und Gelassenheit auf ihren Einsatz warteten. Von Herrn Fincke gab es für diesen Auftakt schon mal die Note „9“ für die Pferde. Die weitere Präsentation von Zucht-

material und von Reit- und Fahrkünsten beendeten unseren Aufenthalt in Redefin und hinterließen bei allen Teilnehmern einen bleibenden Eindruck.

Otto Dietrich Graf Egloffstein

Die Fachgruppe Fahren im DRFV tagte im geschichtsträchtigen tschechischen Nationalgestüt Kladruby

Die Fachgruppe Fahren im Deutschen Reiter- und Fahrerverband hatte zu ihrer diesjährigen Fahrertagung in das tschechische Nationalgestüt Kladruby nad Labem, eines der ältesten Gestüte der Welt, ganz herzlich eingeladen. Vom 24. bis 26. März war diese geschichtsträchtige Zuchtanstalt der einmaligen Pferderasse der Altkladruber somit Gastgeber für über 40 Fahrsportinteressierte, darunter auch internationale Gäste, die der Einladung dorthin gefolgt waren. Schwerpunktthemen dieses Events waren einerseits moderne technische Aspekte die den Einspanner-Marathonwagen betreffen, sowie darüber hinaus Fragestellungen rund um das Tandem- und Randomfahren. Diese beiden Themenkomplexe wurden umfassend in Theorie und Praxis abgehandelt.

Die über 425jährige Gestütsanlage von Kladruby gab der Veranstaltung eine besonders



ansprechende Prägung. Das ergab sich aus ihrem herrlichen Ambiente mit dem eindrucksvollen Schlosskomplex, der historischen Kirche sowie den angrenzenden Stallungen, Fahrplätzen etc.. Hier wird der Altkladruber vom Typ eines Karossiers als Schimmel gezogen. Die Züchtung als Rappe erfolgt dagegen etwas weiter entfernt in

Slatinany, das gleichfalls ins Programm mit einbezogen war.

In Slatinany wurde bei dieser Gelegenheit auch ein einmaliges Pferdemuseum besucht, das dort in einem wunderbaren klassizistischen Schloss untergebracht ist. Des Weiteren waren auch die historischen hippologischen Gegebenheiten in dem Museum von Hermanuv Mestec in die Besichtigungen mit eingeschlossen.

Viel wurde und wird über die Notwendigkeit einer pferdefreundlichen Verbesserung der Marathonwagen für den Einspannersport gesprochen. Insbesondere dadurch, dass in der Ausführung mit einer starren Londe das Pferd ganz einfach in seiner Bewegung massiv durch die einengende Gabel in den Wendungen an der inneren Schulter gestört wird. Das hat dann nicht nur sichtbare Auswirkungen für dessen Biegung und Stellung, sondern es treten auch Belastungen im Galopp für den Rücken des Pferdes auf.

Abhilfe dieses Mangels schafft u.a. der automatische Längenausgleich über den Lenkeinschlag des Drehgestells (ADNL) an den außen angebrachten Londen. Dieses System wurde durch seinen Erfinder, Herrn Rüdiger Schmidt patentrechtlich geschützt. In dem Einspanner Marathonwagen (Conti 2002) der Firma Kühnle ist es u.a. eingebaut. Im Herbst letzten Jahres hat der Veterinär für den Bundeskader Fahren, Dr. Jörg Jähn Messdaten an beiden Wagentypen, das heißt in der Ausrüstung mit starrer und beweglicher Londe erfasst, und in der Anspannung die Bewegungsabläufe in den Wendungen mit beiden Ausführungen fotografisch dokumentieren lassen. Nun auf der Fahrertagung in Kladruby wurden seine theoretischen Ableitungen und entsprechenden Erkenntnisse das erste Mal öffentlich vorgestellt.

Überzeugend konnte er auswertend darlegen, dass es für die innere Schulter und die äußeren Hintergliedmaße keinerlei Berührungsstörungen durch das ADNL-System mehr gibt. Dadurch stellt und biegt sich das Pferd in den Hindernissen besser. Auch die Bewegungsabläufe werden durch eine geringere Frequenz der Tempi-Wechsel (Trab/Galopp) flüssiger. Indem die Wendungen enger gefahren werden können, werden die Wege in den Hindernissen kürzer. Im Ergebnis dessen kann Kräfte sparend das Hindernis schneller passiert werden. Es besteht auch eine geringere Verletzungsgefahr



für das Tier. Es ist in überzeugender Art eine pferdefreundlichere Anspannungsart.

Diese technische Wagenausrüstung bringt natürlich Gewicht (ca. 12 kg) mit sich, was immer wieder in der Bewertung versucht wird, in den Vordergrund zu bringen. Graf Schulenburg machte allerdings darauf aufmerksam, dass weniger das Gewicht eine Rolle spielt, als vielmehr entscheidender der Rollwider-

stand zu bedenken ist. Von aktiven Fahrern wurde auch unverhohlen verlautet, dass über „gewichtige“ Fahrer und Grooms ja auch nicht diskutiert wird, wenn es um die Belastungen für das Pferd im Gelände geht.

Erfreulich war zu vernehmen, dass in Kladruby drei Wagenbauer mit ihren pferdefreundlichen Konstruktionen aufeinander trafen. Doch sie gingen fair miteinander um, denn es wurde ganz der Sache für das Pferd und den Sport dienend, konstruktiv diskutiert.

Der Hamburger Altmeister im Gespannfahren Bruno Kellinghusen sprach zu den praktischen Fragen und theoretischen Ansätzen des Tandem- und Randomfahrens. Einer Anspannungsart, die in Deutschland durch die Bemühungen der Fachgruppe Fahren und durch die Eingliederung seit letztem Jahr in das Turnier in Riesenbeck in Deutschland wieder eine Plattform bekommen hat. Beim Tandem- bzw. Randomfahren ist schon die hohe Kunst des Fahrens abverlangt. Das beginnt damit, dass der stilvolle Einachser gut auszutarieren ist, so dass die Schere schweben kann. Auch die Verschnallung muss korrekt sitzen. Bruno Kellinghusen wies besonders darauf hin, dass es wie auch bei anderen Anspannungsarten ganz auf die Rolle der Stimme sowie der Art ihres Einsatzes als Mittel der Verständigung zwischen Pferd und Fahrer ankommt.

In die direkte fachliche Diskussion ging es dann am angespannten und bewegten Tandemwagen, bei dem dann theoretische Ableitungen praxisnah vermittelt wurden.

Hochinteressant waren die Ausführungen von der Gestütsdirektorin Lenka Gotthorodova zur Zucht und zu den geschichtlichen Hintergründen des Altkladrubers. Dieses Warmblutpferd, das aus der genetischen Basis von altspanischen und neopolitanischen Pferden entstanden ist, geht in seiner Prägung bis auf die Mitte des 16. Jahrhunderts zurück. Durch einen Brand in Kladruby lassen sich Abstammungsnachweise jedoch nur ab 1764 belegen.

Diese einzigartige tschechische Pferderasse ist besonders durch seine Ramsnase sowie seine ausdrucksvollen, großen dunklen Augen gekennzeichnet. Bezeichnend sind seine taktvollen Gangarten mit einer natürlichen Kadenz sowie den typischen hohen Knieaktionen der Vorderbeine im Trab. Seit Anbeginn werden die Altkladruber in ihrer speziellen Eignung als Fahrpferd gezogen.



Dabei wird auf einen ausgeglichenen Charakter und auf Nervenstärke sowie auf eine ausgeprägte Leistungsbereitschaft besonderen Wert gelegt. Bekannt in seinen beiden Farbspielarten als



Schimmel und Rappe, waren die Rappen um 1930 vom Aussterben bedroht. Durch das selbstlose Engagement von Professor Bilek konnten sie jedoch wieder regeneriert werden. Seit 1945 werden sie in Slatinany gezüchtet, die Schimmel dagegen jedoch nur in Kladruby.

In seinem Typ als Galakarossier eignen sich die Altkladruher in aller Breite zur Nutzung für zereemonielle und repräsentative Zwecke. Genauso aber auch durch ihre gute Rittigkeit und ihrem majestätischem Auftreten für das Barockreiten. Trotz ihrer Größe mit einem Stockmaß von ca. 160 bis 170 cm eignen sie sich durch ihren guten Charakter als ideale Familien- und Freizeitpferde. Auch als Polizeipferde haben sie ihre Verwendung bewiesen.

Jahrhunderte lang standen die Altkladruher Schimmel bis 1918 für Zeremoniewecke des Hofes im Dienste der Habsburger Monarchen. In

neuester Zeit werden sie in dieser Art durch das dänische und schwedische Königshaus genutzt. Die Rappen dagegen kamen seinerzeit nur für kirchliche Zwecke zum Einsatz.

Trotz aller politischen und gesellschaftlichen Umbrüche seit Anfang des 20. Jahrhunderts wird die Zucht des Altkladruhers ununterbrochen durchgeführt und erfreut sich einer großen Beliebtheit, insbesondere zunehmend auch im internationalen Fahrsport.

Der Gestütsdirektorin der Altkladruher Zucht, Lenka Gotthordova sowie den dortigen Angestellten konnte durch den Fachgruppenvorsitzenden Dr. Günzel Graf von der Schulenburg ganz herzlich für ihre Gastfreundschaft gedankt werden. Fachlich und im Rahmenprogramm wurde die diesjährige Fahrertagung durch die inhaltsschweren Fachvorträge und dem Kladruher Rahmen eine sehr gelungene Veranstaltung.



Dr. Schwarzl

5. Südheiderundfahrt

Für den 6. Mai 2006 hat der RuF-Verein Hermannsburg-Bergen seine 4. Südheiderundfahrt geplant. Die Vorankündigung verspricht einige Neuerungen, die uns interessiert machen. Zunächst einmal wird um stilgerechte Kutschen, Anspannung usw. gebeten (bitte keine Marathonwagen!). Dann soll vor der Abfahrt eine Gespannkontrolle stattfinden, die eben diese Stilfragen und die der Sicherheit bewertet. Und nach der 38-km-Strecke ist nun ein Hindernisparcours eingeplant.

Am Samstag um 9.00 Uhr geht es los, der Wettergott in allerbesten Laune. Die Gespannkontrolle wird von Frau Dreckmann-Hilcken vorgenommen. Sie macht das sehr gut. Sie will nicht kritisieren, sondern helfen. So gibt sie allen viele Verbesserungsratschläge, die das Wohlbefinden von Pferden, Fahrern und Beifahrern steigern sollen. Da sie dabei sehr gründlich ist, zieht sich das Ganze bei 22 Kutschen doch sehr in die Länge. Wen wundert's, dass sich der Beginn der Rundfahrt entsprechend zügig gestaltet. In Hermannsburg werden die Pferde nur durch einige rote Ampeln gestoppt.

Dann aber geht es in die Landschaft. Vorbei an Wiesen und Feldern, durch schicke Dörfchen, deren Vorgärten mit Kirschen, Äpfeln und Magnolien in voller Blüte grünen. Über einen Abstecher zur Heidefläche um den Lönsstein erreichen wir Müden an der Örtze, wo es ein Gläschen Sekt zur allgemeinen Erbauung gibt. Müden ist ein bezaubernder Heideort mit vielen gepflegten Niedersachsenhäusern, was natürlich dem Tourismus sehr zugute kommt.

Die einstündige Mittagspause tut allen gut, zumal man sich mit den anderen Gespannen über bestandene Gefahren austauschen kann. Es gibt übrigens auch eine Würstchenbude vor Ort, jedoch gestandene Heiderundfahrer haben immer ihren Picknickkorb mit allerlei Delikatessen dabei, auch flüssigen, die die Runde machen.

Gut gelaunt treten wir die Rückfahrt an. Sie führt durch ausgedehnte Heideflächen und Kiefernbestände (noch ohne Bremsen). Die Wege meist gut, sodass lange Strecken im

Trabe zurückgelegt werden können. Unterwegs versucht doch der Heidegeist, uns zu erschrecken. Steht er da barfuß mit Umhang und Filzhut, bewaffnet mit Stock und schwarzem Hund. Seine Frage an uns lautet jedoch nicht „Geld oder Leben!“, sondern „Wie viele Fläschchen Heidegeist dürfen es denn sein?“ Da waren wir aber froh.





Auf dem Turnierplatz des RuF erwarten uns nun auch noch Kaffee und Kuchen sowie der Parcours. Und hier kann man sie endlich alle zusammen sehen, die schönen alten Kutschen. Ca. die Hälfte der Wagen hat mindestens 100 Jahre auf den Achsen. Wir sehen Doktorwagen, Mylord, Victoria, Landratswagen, einen Parkwagen von 1854, Wagonetten, Jagdwagen, einen Oppenheimer, einen ungarischen Försterjagdwagen und eine

riesige Sommerbreak, die leider statt von versprochenen 4 Friesen nur von zweien gezogen wird. (Ein Oppenheimer ist übrigens keine Weinsorte, sondern ein typischer Wagen aus Schleswig-Holstein, der durch einfaches Einklappen der Rücksitze aus dem Viersitzer einen Zweisitzer werden lässt. So hat man keinen Platz für Gäste und kann sein Picknick allein verzehren.) All diese Kostbarkeiten kommen nicht nur aus ganz Deutschland, sondern auch Österreicher und Niederländer machen mit, natürlich auch viele Mitglieder unseres Vereins.

Nach Absolvierung des sehr fairen Parcours können wir bei der Siegerehrung noch einmal alle Gespanne zusammen genießen: allen voran Horst Philipp aus Kulmbach mit seiner sicherlich selbst restaurierten Chaise, gefolgt von Manfred v. d. Heide aus Tangendorf und Adalbert Forst mit besagtem Oppenheimer.

Noch aber ist der Tag nicht zu Ende. Der gesellige Abend überrascht mit einer kulturellen Einlage. Der ACH (Acapella Hermannsburg) unter Leitung von Frau Kruse hat einen

flotten Sound drauf, der zum Mitsingen anregt. Als dann auch noch eine Tombola angekündigt wird, kommt richtig Stimmung auf. Es ist nämlich so, dass die Hermannsburger Geschäftsleute von Walter Heise zu Sachspenden überredet wurden. Und die werden nun den Startnummern zugeordnet, und jeder hat somit einen Hauptgewinn. Die ausge-



sprochen fröhliche Runde tagt noch bis in die frühen Morgenstunden, um mit Rücksicht auf das Personal den gastlichen Ort zu verlassen.

Resümee: Es Muss nicht immer im Schlosspark gefahren werden. Besucht doch mal die Südheide. Ihr werdet Euch wundern, wie viele tolle Fahrwege es dort gibt.

Sybille Winkler

6. Traditionsgespannfahren auf Schloss Weissenhaus

30 historische Gespanne zeigten sich einem grossen Publikum

Auf Schloss Weissenhaus/Ostsee fühlte man sich, wie schon in den Jahren zuvor, am Himmelfahrtstag in eine Zeit zurück versetzt, in der Sommerwege neben den gepflasterten Fahrbahnen Gang und Gäbe und Automobile noch eine große Seltenheit, ja ein besonderer Hingucker waren. Zum 6. Traditionsgespannfahren gaben sich vor der Kulisse des Schlosses 30 Pferdegespanne mit historischen Kutschen und Nutzfahrzeugen, die ältesten aus den Jahren um 1890, ein Stelldichein.

Ziel dieses seit 2000 alljährlich an Himmelfahrt von der Fahrgemeinschaft Schleswig-Holstein/Hamburg e.V. unter Führung von Peter Egelhof organisierten Treffens alter Kutschen ist es, das traditionelle Gespannfahren zu erhalten, seinen Bekanntheitsgrad zu mehren und die althergebrachte Fahrkultur zu erhalten. Zugelassen werden Kutschen sowie bespannte Nutzfahrzeuge aus dem Jahre 1950 und älter. Die Geschirre müssen im Stil den Pferden und Wagen angepasst sein. Die Fahrer und Mitfahrer sollten dementsprechend klassisch gekleidet sein.

Und so stellten sich zu Beginn des Turniertages bei traditionell bestem Gespannfahrwetter die Gespanne, darunter Ein-, Zwei- und Mehrspänner sowie ein Tandemgespann, angespannt mit Ponys und Pferden verschiedener Rassen vor den historischen Kutschen mit so klangvollen Namen wie z.B. Spider, Phaeton, Mylord und Dos a` Dos, aber auch Landrats- und Jagdwagen sowie Markt- und Wildwagen, der Präsentation. Die o. g. Anforderungen fanden hierbei durch die Richter Bruno Kellinghusen und Werner Major ihre Bewertung.

Anschließend war die 15, wahlweise 28 km lange Geländestrecke auf herrlichem Fahrwegen durch alte Alleen, vorbei an sattgrünen Wiesen und Weiden sowie goldgelb blühenden Rapsfeldern, zu den ostholsteinschen Gütern Ehlerstorf und Meischensdorf zu absolvieren, wo jeweils zu einer Stärkung eingeladen wurde. Am Ziel Schloss Weissenhaus war zum Abschluss ein Hindernisparcours mit 15 Hindernissen zu durchfahren.

Die Bewertung der Teilprüfungen schlug sich in einem Punktsystem nieder. Gewertet wurde erstmals in den Kategorien Nutzfahrzeuge, Einspänner und Mehrspänner. Unter den Nutzfahrzeugen belegte Platz 1 Marco Vöge-Lesky, Krummbek. Er hatte die Shetland-Ponys Kessi und Ilka vor einen mit Säcken beladenen Linzer Wagen von ca. 1940 gespannt. Den folgenden Platz belegte Karl-Heinz Schröder, Rathjensdorf, mit einem „Bernser Wägli“ von ca. 1920, einem in der Westschweiz damals stark verbreiteten landwirtschaftlichen Leiterwagen. Jutta Döhning, Oldersbek, belegte Platz 3 mit ihren gewichtigen belgischen Kaltblütern Ludwig und Oskar, angeschirrt mit alten Hörnerkumt- Brauereigeschirren vor einem Marktwagen von 1920.

Unter den Einspännern behauptete sich Kay Johannsen, Otter, mit einem Friesen vor einer Tilbury Gig von 1891, vor Dagmar Sachau, Ascheberg, die ihren Mecklenburger Brasil vor einem Phaeton von ca. 1900 gespannt hatte. Platz 3 belegte mit ihrem

Shetland-Pony vor einem leichten amerikanischen Buggy, Sophie Louise Paarmann, Stolpe. In der Kategorie Mehrspänner gewann Hermann Frey, Helmstorf, mit seinen Friesen Derre und Jouke vor einem Jagdwagen. Platz 2 belegte Hermann Müller aus Brakel. Er hatte zwei Hannoveraner Wallache vor einen Jagdwagen von vor 1900 gespannt. Eggert Finder, Hamburg, belegte mit seinen vier Shetland-Ponys vor einem Pony-Jagdwagen den 3. Platz.

Im Verlauf der Platzierung bedankte sich Initiator Peter Egelhof beim neuen Schlossbesitzer, Jan-Hendrik Büttner, für die Bereitstellung der Anlage und die Unterstützung. Egelhof's Dank galt aber auch den Gutsbesitzern der Güter Eherstorf und Meischenstorf für die vorzügliche Bewirtung der Teilnehmer sowie den Kommentatoren Werner Major und Söhnke Hahn, den Richtern Bruno Kellinghusen, Dr. Thomas Jäger, Julius Busch und Wilfried Detels für ihre Arbeit. Die reibungslose Organisation sei zudem ohne den technischen Leiter Detlef Heise an seiner Seite, Ulli Puck vor Ort sowie die zahlreichen Helfer aus den Reihen der Fahrgemeinschaft, der Feuerwehr und dem Roten Kreuz, undenkbar gewesen!

Ch. Jörg Heidenreich

CIAT in Cuts zum 10. Mal

Der Concours International d' Attelage de Tradition in Cuts am 28. Mai 2006 war für 54 Fahrer aus 7 Nationen ein Höhepunkt ihrer Leidenschaft. Aus Deutschland waren T. Bauer mit seinem Vierspänner, Frhr. v. Senden, Graf von der Schulenburg und M. Lessing mit ihren Tandems dabei.

Zum 10. Mal schon jährt sich dieses traditionelle Ereignis und war wie in jedem Jahr mit großem Aufwand und viel Liebe zur Sache vorbereitet worden. Doch Petrus hätte das Wetter dazu nicht spannender machen können.

Tagelanger Regen hatte die Wiese für die Wagen und Pferde zu einer Matschlandschaft





verwandelt. Die Pferde- und Wagentransporter konnten nur mit schweren landwirtschaftlichen Zugmaschinen zu den Stellplätzen gebracht werden. Perfekte Organisation und freundliche Helfer ließen keinen Verdross zu, die Freude des Wiedersehen vieler Fahrer und Beifahrer war ungetrübt.

Am Sonnabend stand der Besuch des Wein- und Käsemarktes in Compiègne auf dem Programm, der immer zeitgleich mit dem Turnier in Cuts stattfindet. Aber nicht nur dieser Markt hatte seinen besonderen Charme. Vielmehr das Schloss in Compiègne, das nicht nur eine

geschichtsträchtige Vergangenheit hat, beherbergt eine hoch interessante Wagensammlung. Beharrlich und guter Sprachkenntnisse mächtig, sorgte Fred Holländer dafür, dass wir ohne Anmeldung diese Sammlung besichtigen durften. Allein dadurch hatte sich die ganze anstrengende Fahrt bis Frankreich schon gelohnt, auch wenn der nächste Tag ins Wasser zu fallen drohte. Ein Reisewagen der spanischen Krone, den Wagen eines Baders aus dem XIX. Jahrhundert, eine wunderschöne Barouche, wie sie ihres gleichen nur in der Sammlung des Grafen Potocki zu sehen ist und viele andere Originale konnten wir bestaunen.



Die Gastgeberin Baronin Langlade wurde am Gesellschaftsabend mit einem raffinierten, funkensprühenden Pflanzengebinde zum 10. Jahrestag des Concours für ihr Engagement geehrt. In diesem Jahr sollte ein Preis mal nicht an den Gewinner, das schönste Gespann oder an den Weitangereisten gehen. Nein, er sollte zu Abwechslung an den Verlierer des Turniers gehen!



Der Sonntag stand dann ganz im Zeichen des Turniers. Petrus hatte Erbarmen. Zur





Abwechslung regnete es nicht, Sonne und Wolke wechselten bei angenehmen Temperaturen. Nach genauer Zeitvorgabe hatte man sich drei Gespannkontrollen in der Nähe und vor dem Château zu stellen. Nahtlos ging es dann zum Wegeparcours mit mehreren Hindernissen, der je nach Gespannart in unterschiedlichen Zeiten absolviert werden musste. Für die 14 km lange Strecke war die Zeit von 55 bis 57 Minuten für Pferdegespanne recht knapp bemessen.

Nach wohlverdienter Pause – der Champagner fehlte natürlich nicht – folgte das Kegelfahren. Tausende von begeisterten Zuschauer umrahmten den herrlich hergerichteten Platz.

Den krönenden Abschluss bildete die Aufstellung aller Gespanne auf der Turnierwiese zur Siegerehrung. Viel Spaß und Freude und mit dabei gewesen zu sein, war für viele Beteiligten Auszeichnung genug.

Dr.Martina Reide

5. Märkische Seenfahrt

Historische Eleganz auf Fontanes Wegen

Zum 5. Mal hatte die Vereinigung zur Pflege und Förderung der Fahrkultur und des Fahrsports zu ihrer traditionellen Märkischen Seenfahrt eingeladen. Von weither folgten ein gutes Dutzend Mitglieder mit ihren Gespannen dem Ruf von Dr. Martina Reide, die Vorbereitung und Durchführung vor Ort übernommen hatte. Sie kamen aus Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hessen und natürlich auch aus der näheren Umgebung, der Mark Brandenburg. Wustrau - am Süzipfel des Ruppiner Sees gelegen - hat in seiner Geschichte schon manch schöne Wagen gesehen. Schließlich war es der Stammsitz des Husarengenerals von Zieten. Und Theodor Fontane berichtet in seinen „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“, dass der Kaiser bei den Zietens zu Gast war. Dennoch staunten Wustraus Bürger nicht schlecht als sich die historischen Wagen

im Vier-Minuten-Takt vom Dorf aus zu ihrer ersten Ausfahrt in Bewegung setzten. Ein Wagen schmucker als der andere! Herausgehoben seien die beiden Oppenheimer, beide gehören Mitgliedern aus der Nähe der Gestütsstadt Celle.



Diese um 1900 gebauten Wagen lassen sich durch eine kunstvolle Technik in Zwei- oder Viersitzer verwandeln. Die hinteren Sitze können weggeklappt werden und verschwinden unter der vorderen Sitzbank. In Zweisitzerversion ist der Oppenheimer ein Selbstfahrer. Sonntags zur Ausfahrt mit Familie wurde die Viererversion genutzt. Beide Wagen sind Prachtstücke, wie man sie sich auf einer Veranstaltung zur „Pfleger der Fahrkultur“ nur wünschen konnte.

Leider kam einer der beiden bei einem Unfall zu Schaden. Mit einem großen Schrecken und leichten Verletzungen eines älteren Herrn und einem Tag Klinikaufenthalt der Pferde endete dieses die Ausfahrt trübende Ereignis jedoch glimpflich.

Eine Augenweide bot die jüngste Teilnehmerin: Viktoria von Senden (14). Sie lenkte einen Phaeton-Einspänner (Inspektorwagen) mit einer kapriziösen Trakehner Rappstute in den Scheren – très chic, les deux! Ganz im Sinne des Vaters Senden, der – die Tochter immer im Auge – schwarz-weiß vorgespannt.

Originell und symbolisch für die Pflege und Förderung der Fahrkultur darf der Dos-à-Dos von Dr. Hans Friedrich Kreuzfeld gelten. Er ließ den Wagen, den sein Urgroßvater in Plön gebaut hatte, liebevoll restaurieren und spannte seinen irischen Hunter in elegantem Kumtgeschirr vor. Nicht unerwähnt bleiben darf die Schweizer Herrenchaise von 1870 mit den beiden fleißigen Welsh Cops davor. Walter Heise und „Schatzmeisterin“ Monika, nahmen sich gut darin aus. Die 1996 in schlechtem Zustand erworbene Chaise wurde umfangreich renoviert, möglichst mit Originalteilen – so auch das original Lederverdeck. Die Farben und Linien wurden einem schweizer Fachbuch entnommen.



Bei schönstem Sommerwetter führte die Fahrt durch eine herrliche Landschaft mit unendlichen Wiesen, vorbei an Weizenfeldern mit ihren typischen blauen Kornblumen und dem roten Mohn, Wälder in der Ferne begrenzten den Blick... Die Pferde genossen Kilometer lange Sandwege, wie sie nur in den Neuen Bundesländern zu finden sind.

Während der erste Tag der märkischen Landschaft gewidmet war, führte der zweite in

Sichtkontakt nach Neuruppin, wo die historischen Gespanne einen „offiziellen Programmpunkt im Rahmen der 750-Jahrfeier“ der Stadt bildeten. Die auf Turniertempo



getrimmten beiden Ponies der Familie Heise beispielsweise, hatten Probleme damit, die gemächliche Gangart der übrigen Gespanne einzuhalten. „Corso fahren, ist eben doch etwas Schwieriges für unsere hochgezüchteten Sport-Wagenpferde“, so ein genervter Fahrer. „Aber“, so Präsident Dietmar



Schneiders Kommentar, „auch das gehört zur Pflege der Fahrkultur. Wir müssen uns auch in Städten bewegen können“. Zu Ehren des Jubiläums blies Heinrich Freiherr von Senden – ehemals Solotrompeter an der Staatsoper Hannover – vom Bock seines Zweispanners ein

Geburtsstagsständchen auf dem Coachhorn. Bürgermeisterin Margarete Jungblut dankte jedem der Fahrer und überreichte ihm ein Buchgeschenk.

Pieter Egelhof

Dietmar Schneider wurde 60



Überraschend für unseren Präsidenten, pünktlich zur Mittagszeit, traf eine Abordnung unserer Vereinigung, bestehend aus der Schatzmeisterin, Monika Heise mit Ehemann Walter und dem Vize Paul Wiegel zur Gratulation in dem Heim in Hamburgs Wählings-Allee ein. Unser Geschenk, ein 100 Jahre altes Bayerisches Hörndl-Arbeitskumet macht der Vereinigung alle Ehre und findet seinen verdienten Platz in den Hallen der Familie

Schneider. Überraschend für uns hat Dietmar Schneider, mit Unterstützung seiner Familie, auch seine Fähigkeiten als Sternekoch unter Beweis gestellt. Wir wünschen Ihm für die zukünftigen Jahrzehnte auch weiterhin viel Glück und Gesundheit.

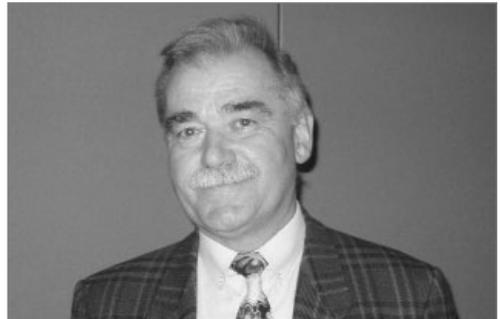
P.Wiegel

Im Telegrammstil – Unser Präsidium stellt sich vor



Werner TRAPP,

geboren am 31.10.1938. Aufgewachsen im elterlichen landw. Betrieb in Österreich. 1971 Reitwartprüfung am Landes-Leistungszentrum Ansbach/Franken. 1982 Fahrabzeichen Kl. III und 1990 FA Kl. II bei Pferdefreunde Franken (Paul Wiegel) unter Fincke u. Dr. Haug. Fahr- und Breitensportbeauftragter, Zuchtkommissionsmitglied, Spezialpferde in Bayern.



Paul Joachim WIEGEL,

geboren am 31.5.1947 in Fürth/Bayern. Architektur- und Bauingenieur-Studium FH Nürnberg. Instruktor beim Roten Kreuz und Luftrettung der Bundeswehr. Diverse Auslandseinsätze.

Seit frühester Jugend Umgang mit Pferden im großelterlichen Betrieb. Ab 1970 bis heute Vorsitzender der Pferdefreunde Franken, Gesellschaft für Pferde- Fahrkultur. Gründungsmitglied des Bayer. Friesen ZV. Landesvorsitz. a .D. des Spezialpferderassenverbandes in Bayern. Zuchtkommissionsmitglied. 1974 Sachverständigenlehrgang Württemberg. Verw.-Wirtschaftsakademie. Ab 1981 Fahrlehrer FN/ Dillenburg. Eig. Pferdefuhrhaltereil/Kutscherschule mit auserwählten Kutschwagen. 1996 Verleihung der goldenen Plakette für Pferdehaltung und Pflege Vors. d. KÜV (Kutschen-Überwachungs-Vereins) Als Berufssachverständiger, Leiter d. Gutachterstelle Europ-Pferde-Institut.

Personalia

Im 1. Halbjahr 2006, begrüßen wir als neue Mitglieder in unserer Vereinigung, recht herzlich:

Frau Dr. Ute Forst, 29351 Wohlenrode
Herrn Roland Müller, 71711 Steinheim
Herrn Martin Stiegler, 72829 Engetingen
Frau Christel Stiegler, 72829 Engetingen
Herrn Rolf Schettler, 45271 Haltern
Herrn Krzystof Olczak, 3006 Bern/Schweiz
Herrn Johann Lefin, 84364 Bad Birnbach
Herrn Dipl.Ing.Christian Wesnigk, 23611 Bad Schwartau
Herrn Udo Koch, 24536 Tasdorf
Herrn Jürgen Sandbrink, 38536 Päse
Frau Maryann Sandbrink, 38536 Päse
Herrn Zenon Mendyka, 63140 Doisk/Polen
Herrn Volker Strauch, 29328 Faßberg-Müden

Die langjährigen treuen Mitglieder:

Hans-Rainer Luhr
Hans Peter Eggers

sind uns auf der letzten Fahrt vorausgegangen.

Zur Organisation unserer Vereinigung

Wichtiger Hinweis betrifft unserer Geschäftsstelle in Altruppin:

Wir müssen leider mitteilen, dass Dr. Martina Reide ihren schon länger angekündigten Wunsch wahr gemacht hat, für die Geschäftsstelle in Altruppin nicht mehr zur Verfügung zu stehen. Schade!

Ihre Initiative und Ihr Einsatz sind außerordentlich zu loben. Sie hat wertvolle organisatorische Arbeit für unsere Vereinigung geleistet. Wir sagen Danke, Martina, und hoffen auf weitere Mitarbeit (diese hat sie uns schon zugesichert).

Die Arbeit geht weiter. Das Präsidium hat sich entschieden, die Arbeit der Geschäftsstelle im Büro von Paul Wiegel in Markt Erlbach durchzuführen.

Die neue Anschrift befindet sich im Impressum (siehe letzte Seite).

Dietmar Schneider

Nicht vergessen !

Wie schon mehrfach angekündigt findet unsere nächste Studienreise vom 27.-29.Okt.2006 nach Holland und Belgien statt.

Wir werden Pferderezucht- und Ausbildungsbetriebe besuchen und Geschirr- und Wagensammlungen ansehen. Wie auch in den Vorjahren erhalten Sie eine persönliche Einladung.

Vorankündigung !

Das XVI. Internationale Pferde- und Fahrsymposium findet vom 2. - 4. März 2007 im Süden Deutschlands bei Murnau, Bayer. Haupt- und Landgestüt Schwaiganger, statt. Auch hierzu erfolgt eine gesonderte Einladung.

Impressum

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

Geschäftsstelle: Paul Wiegel · D-91459 Markt Erlbach · Mosbach 12
Telefon: 09161-5032 · Fax: 09161- 60872
Mobil: 0171-5252917
E-mail: Pferdefahrkultur@t-online.de *Fragen-Antwort-Briefkasten*

Präsident: Dietmar Schneider · Wählingsallee 37 A · 22459 Hamburg
Telefon: 040-5593748 · Email: Dietmar.Schneider@vodafone.de

Vizepräsident: Paul Wiegel, Fahrlehrer (FN)
D-91459 Markt Erlbach, Mosbach 10-12
Telefon: 09161-5032 ·
E-mail: Europ-Gutachter-Institut@t-online.de

Schatzmeisterin: Monika Heise
Georg-Haccius-Straße 39 · 29320 Hermannsburg
Telefon: 05052-94103 · Fax 05052-94105

Fahrausbildung: W.Trapp und P. Wiegel
Organisation: Werner Trapp, München

Internationale Kontakte

Vet.med.Fragen: Univ.Doz.Dr.W.Richter, Berlin

**Verbindung zur
Fachgruppe Fahren (FN):** Dr.Günzel Graf von der Schulenburg, Wolfsburg

**Regionalbeauftragter
Schweiz:** Markus Gull, Winkl/Rüti/Schweiz

**Regionalbeauftragter
Tschechien:** Lenka Gotthardova, Nationalgestüt Kladruby/CZ

Bankverbindung: Volksbank Berlin
BLZ 100 900 00, Kto.Nr. 173 804 7008

Internet: www.fahrsportpferde.com
E-mail: Pferdefahrkultur@t-online.de