



DREV-Lehrgang
„Sonderanspannungen“
in Warendorf.
Foto: Rolf Schettler

Fünf Freunde

Sonderanspannungen Teil II

In diesem Teil der Pferd & Wagen-Serie „Sonderanspannungen“ befasst sich Autor Rolf Schettler mit dem Fünfspänner in seinen unterschiedlichen Erscheinungsformen.

Text: Rolf Schettler



Dieser Fünfspänner besticht durch sein kompaktes und ruhig wirkendes Erscheinungsbild. Die leichte Roof Seat Break hinter den fünf Pferden im Warmblut-Typ ist zwar etwas höher als der klassische ungarische Wagen, passt aber dennoch hervorragend zu den Pferden. Auch die Kumte stören nicht, im Gegenteil sie unterstützen diese geschlossene Equipage.

Foto: Archiv Tesch



Major Stein präsentiert 1937 in Aachen einen Fünfspänner mit Trabern der Abteilung IV der Kavallerieschule Hannover vor einem Wagen im ungarischen Stil. Gefahren wird in klassischer ungarischer Brustblattanspannung mit Schalanken und einer Fünfspänner-Kreuzleine.

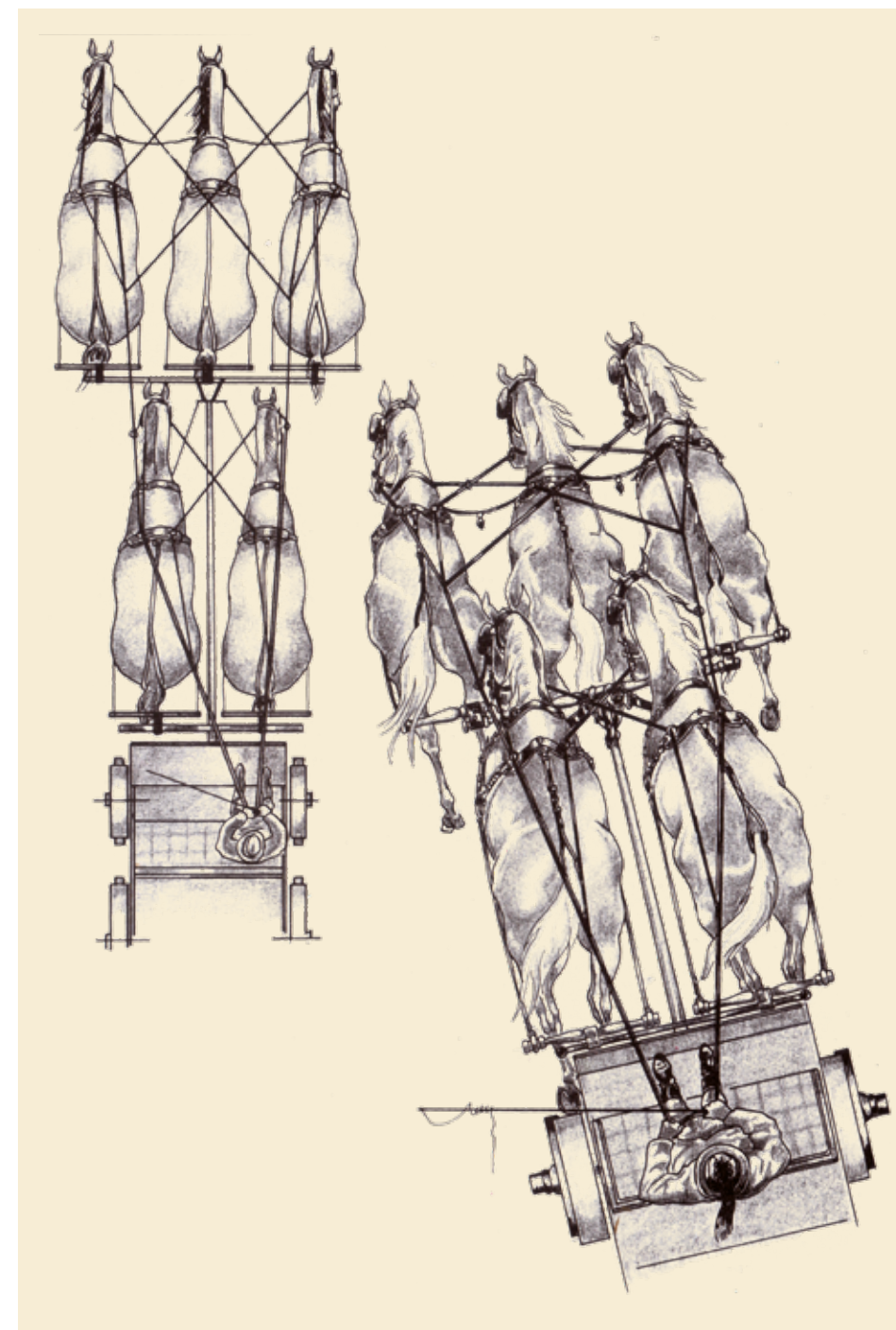
Foto: Max Pape, Die Kunst des Fahrens, Seite 114

Fünf auf einen Streich: Der Fünfspänner gilt vielen Fahrsporthreunden als die traditionell ungarische Anspannungsart. Tatsächlich steckt dahinter eine höchst politische Geschichte. Nach dem Aufstand der Ungarn gegen das Habsburger Herrscherhaus 1848/49, den der noch junge Kaiser Franz Joseph mithilfe des russischen Zaren Nikolaus II. niedergeschlagen hatte, wurden die Ungarn mit allerlei Restriktionen belegt. Eine davon war, dass das Anspannen und Fahren eines Sechsspanners in der Öffentlichkeit ausschließlich Angehörigen des Habsburger Kaiserhauses vorbehalten war, eines Vierspanners ausschließlich dem österreichischen Adel. Der begeisterte Fahrer, Staatsreformer und damalige ungarische Oppositionsführer Graf István Széchenyi nutzte eine Regelungslücke im österreichischen Dekret aus und proklamierte für seine Ungarn die „Protestanspannung“: Kein Sechs-

– Das Fünfspännigfahren –

„Das Einspannen von fünf Pferden vor einem Luxuswagen, so zwar, daß ein Paar Pferde wie gewöhnlich an die Deichsel gebracht ist, vor ihm aber drei neben einander laufende Pferde sich befinden, geschieht ebenso lediglich aus Gründen des Fahrsports als das Fünfspännigfahren derart, daß ein Paar Pferde unmittelbar vor dem Wagen, das zweite Paar als Spitzenpferde eingespannt sind und ein einzelnes Thier als Mittelpferd zwischen den beiden Paaren sich befindet.“

PROFESSOR DR. ZÜRN, AUTOR DES BUCHES „BESCHIRRUNGSLEHRE“, LEIPZIG 1897



Moderne ungarische Leinenführung beim Fünfspänner. Der Fahrer hält zwei Handstücke: die für die Deichselpferde und die für die Vorderpferde. Zu den Vorderpferden laufen ab den Kreuzschnallen die Dreierkreuzleinen für die jeweiligen Seiten. Die Handhabung der Leinen entspricht im Grunde der eines Vierspanners.

Zeichnung: Ferenc Seeger, „A magyar fogathajtás“, Corvina Kiadó, 1988

Begriff des Juckers bezeichnet ein leichtes, nicht zu großes, ausdauerndes, im Vollbluttyp stehendes Pferd, keine Rasse im eigentlichen Sinne, sondern eher einen Typus. Insofern werden auch Vierspanner mit leichten Pferden als Juckerzug bezeichnet.

Besonderheiten der Anspannung eines Fünfspanners

An der Deichsel Spitze des Kutschwagens wird entweder mittels gekreuzter, starker Lederschlaufen oder mittels Viererzughaken eine spezielle Vorderbracke angebracht, die nicht nur Befestigungsmöglichkeiten für vier Vorderstränge, sondern eben für sechs aufwies. Die Vorderleinen laufen weit vor der Hand des Fahrers zusammen, sodass dieser den Vorderpferden nur einheitliche Richtungshilfen rechts oder links der Leinen geben kann beziehungsweise verkürzen und verlängern.

Auch die so pittoresken, oft geflochtenen ungarischen Schalanken sind keinesfalls ein Spezifikum des Fünfspanners. Sie finden sich historisch an nahezu allen traditionellen ungarischen Geschirren, da sie zum Vergrämen der in Ungarn reichlich und oft aggressiv vorkommenden Fliegen und Stechmücken gedacht sind.

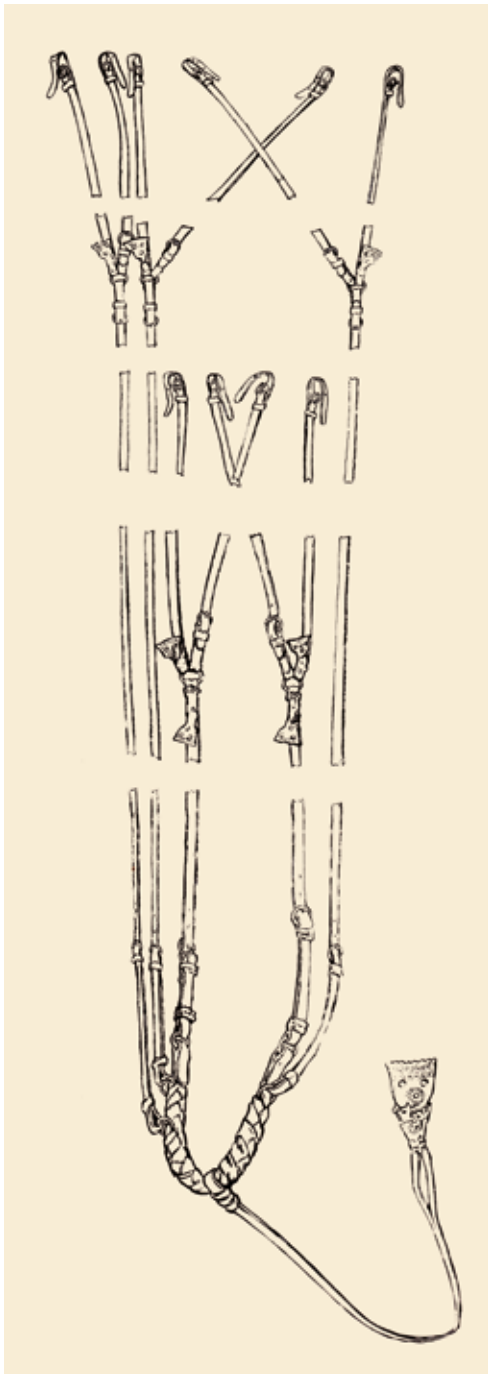
Aber auch außerhalb Ungarns war und ist der Fünfspänner keineswegs unbekannt. In England und auch in Deutschland wurde und wird gar nicht so selten fünfspännig gefahren. Eine Variante ist der Vorspann vor der vierspännigen Coach, der zusätzliche Zugkraft bei längeren Steigungen oder tiefen Wegen bereitstellte. Reitburschen mit aufgeschirrtem Pferd warteten am Beginn der kritischen Wegestrecke und boten gegen ein paar Taler Zugunterstützungen an. Das sogenannte „Cock-Horse“, ausgestat-

spanner, kein Vierspanner, sondern ein Fünfspänner, der im neuen Gesetz nicht ausdrücklich erwähnt war, sollte den Widerstand der Ungarn gegen die als ungerecht empfundene österreichische Herrschaft zum Ausdruck bringen. Die ungarischen Aristokraten, Offiziere und Gutsbesitzer nahmen diesen willkommenen Nadelstich gegen die Österreicher selbstverständlich begeistert auf.

oder morastigen Wege Ungarns erfordern üblicherweise mehr Zugkraft als der Zweispänner bereitstellen kann. Hinzu kam, dass die Ungarn vorzugsweise sehr leichte, edle, vielfach arabisches Blut führende Pferde im Gespanndienst verwendeten und keine Karossiers wie im westlichen und nördlichen Teil Europas. Daher war der Vierspanner die bevorzugte Überlandanspannung der Magyaren.

Sachlich war diese Anspannungsvariante gar nicht von der Hand zu weisen, denn die je nach Wetterlage sehr tiefsandigen

Im Übrigen ist die oft zu hörende Bezeichnung des Fünfspanners als „ungarischer Juckerzug“ nicht ganz korrekt, denn der



Fahrleine eines volkstümlichen ungarischen Fünfspanners mit Kringelhandstück.

Zeichnung: Garay, „A magyar Kocsizás“, 1931

tet mit langen Strängen oder mit Ortscheit und einem starken Seil, das am Vierzughaken der Deichsel befestigt wurde, half dem Gespann. Wenn aufgrund der Zuglast auf längeren Strecken mehr Zugkraft benötigt wurde als der Vierspänner zu geben in der Lage war, kam der Fünfspänner als Alternative in Betracht, der mit geringerem fahrerischem Können zu steuern war als ein Sechsspänner. Diese Fünfspänner gab es sowohl mit zwei „Wheelern“ (Stangenpferde) und drei



Die englische Coaching-Legende **Sir Bob Alexander** mit imposanter schwarz-weißer Reverse-Pickaxe-Anspannung mit fünf Gelderländern vor einem Roofseat Break beim Meeting der British Driving Society in Windsor. Foto: Rolf Schettler

„Leadern“ (Vorderpferde) als auch umgekehrt mit drei Hinter- und zwei Vorderpferden. Letzteres wird gern auch als „Reverse Pickaxe“ bezeichnet. Bei der letztgenannten Variante, die man gelegentlich noch bei britischen Traditionsveranstaltungen zu sehen bekommt, benötigt man allerdings einen Wagen wie für einen Dreispänner („Three abreast“), also mit zwei Deichseln. An der Spitze jeder dieser beiden Deichseln wird ein Ortscheit eingehängt, an dem dann die Stränge der beiden Vorderpferde befestigt werden. Eine andere Befestigungsvariante ist ein Joch zwischen den beiden Dreispänner-Deichseln, an dessen Mitte ein Spiralring angebracht ist, um eine Vorderbracke mit zwei Ortscheiten aufzunehmen. Als Vorderbracke gibt es bei der englischen Variante des Fünfspanners mehrere Alternativen wie die nebenstehende Zeichnung verdeutlicht.

Die Vorderleinen laufen durch die Leinenführungsringe an den Innenseiten der Köpfe der beiden äußeren Wheeler über den Leinenschlüssel entweder der beiden äußeren Hinterpferde oder (seltener) durch zwei Tandemschlüssel auf dem Kammdeckel des mittleren Hinterpferdes in die Hand des Fahrers. Schon diese Anordnung macht klar, dass diese Variante deutlich diffiziler ist als die „ungarische“ Form mit drei Vorderpferden. Für diese einfache Form des Fünfspän-

ners benötigt man nur einen entsprechenden Wagen mit Vierspänner-Deichsel, an deren Vierzughaken die spezielle Vorderbracke mit Befestigungsmöglichkeit für drei Ortscheite eingehängt wird. Die Vorderleinen laufen dann durch die an der Innenseite der Kopfstücke der Hinterpferde eingeschnallten Leinenführungsringe und die anstelle des Aufsatzhakens auf dem Kammdeckel eingeschraubten Leinenschlüssel zur Hand des Fahrers: insoweit eine mit einfachen Mitteln zusammensetzende Equipe. Lediglich die Vorderleinen für drei Pferde müssen speziell angefertigt sein.

Leinenhaltung und Grifftechnik unterscheiden sich nicht vom Vierspänner. Eine Unterscheidung ist jedoch zu machen, je nachdem ob nach ungarischem Zweihandsystem oder dem englischem beziehungsweise Achenbach-System gefahren wird. Noch mehr als beim Vierspänner muss der Fahrer in der Lage sein, vor Wendungen die Vorderpferde sicher aus dem Zug zu nehmen. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass die sichere Beherrschung eines Vierspanners, mindestens aber eines Einhorn (siehe hierzu Pferd & Wagen, Ausgabe 1/2020 ab Seite 62) Voraussetzung für das Fahren eines Fünfspanners ist. In jedem Fall, ob ungarisch oder englisch: Der Fünfspänner ist eine spannende Herausforderung und ein imposantes, Eindruck machendes Gespann. ■