

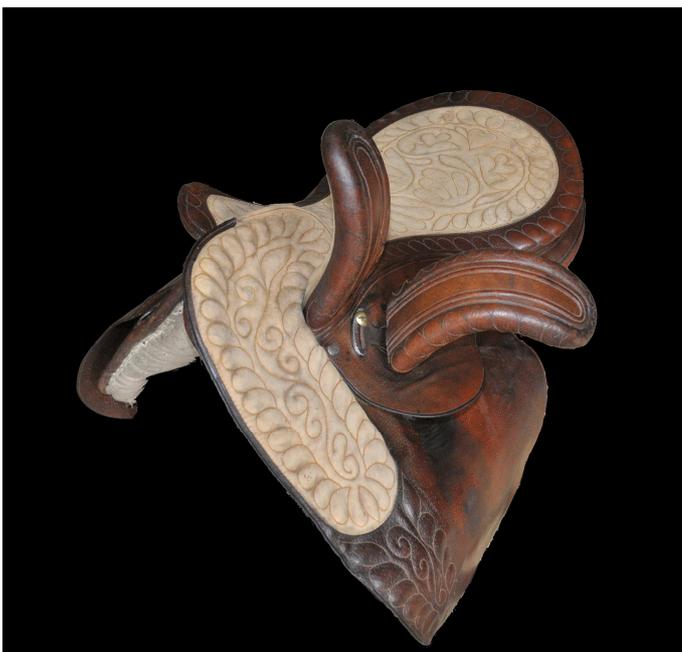
# Deutsche Damensättel des 20. Jahrhunderts

Historische Damensättel deutscher Herkunft finden sich nach wie vor auf Dachböden, Flohmärkten und natürlich im Internet. Die eingeschworene Gemeinde der Anhängerinnen des eleganten Seitsitz weiß aber mittlerweile, dass solche Sättel, die im Regelfall mit imposanten Ausmaßen und gemütlichem „Dip“ versehen sind, den Ansprüchen der modernen Reiterei nicht genügen. Was den meisten nicht bewusst ist, dass viele dieser Sättel einer Ära entstammen, in der Deutschland nicht nur reiterlich sehr progressiv, sondern auch technisch federführend war und sich daher verblüffend moderne Details ausmachen lassen.



**Abb. 1 Prinzessin Friedrich Sigismund von Preußen auf Raubvogel. Sattel Loesch, Berlin. Foto: privat.**

Im 17. und 18. Jahrhundert wurden deutsche Damensättel überwiegend von den fest angestellten Sattlern der Fürstenhöfe gefertigt. Bestand der Wunsch nach einem besonders luxuriösen Modell, beispielsweise als Hochzeitsgeschenk oder für Krönungsfeierlichkeiten, so wurde der Sattel gerne in Paris geordert<sup>1</sup>. Im 19. Jahrhundert begann jedoch die



**Abb.2 1894, Johann Michael Mayer, Damensattel mit ange-deutetem dritten Horn, zurückgeschnittenem Vorderzwiesel und kurzem rechten Ortende .Foto: B. Keil, Sattel von J. M. Mayer, B.: B. Keil.**

Nachfrage an Damensätteln zu steigen. Die sich ändernde Gesellschaft verliebte sich in den Reitsport und das damit einhergehende Prestige. Das um 1830 Jahren mutmaßlich in Frankreich erfundene Einschraubhorn erleichterte den Frauen das Reiten ungemein und machte es vor allen Dingen sicherer. Der neumodische Trend des 18. Jahrhunderts, dass Damen im Herrensattel ritten und den Status betonenden Damensattel eher dem Anlass entsprechend heranzogen, war passé. Eine sich verbürgerlichende Gesellschaft brachte die Flexibilität nicht auf, Frauen in Hosen als ästhetisch zu empfinden. Dies und der Umstand, dass die Herrensättel des 19. Jahrhunderts, die so gut wie keine Pauschen hatten, dem Reiter wenig Halt boten, bewirkte, dass man dem Damensattel, in dem die Dame einfach fester als im Herrensattel saß, den Vorzug gab.

## Sattlercouture vom königlichen Hof-sattler

So begannen sich Firmen und Handwerker auf den Bau von Seitsätteln zu spezialisieren. Eine der ältesten bekannten Sattlereien die Damensättel baute, war der Hoflieferant Johann Michael Mayer in München. Gegründet im Jahr 1848



**Abb.3 Technisch und handwerklich vollendeter Schraubmechanismus zum Fixieren des Einschraubhorns. Foto: B. Keil, Sattel von J. M. Mayer, B.: B. Keil.**

erobert sich Mayers Unternehmen als Wagenfabrik und Sattlerei schnell einen exzellenten Ruf, der ihn zum Hoflieferanten sowohl Maximilians II, als auch Ludwig II machte. Wie detailverliebt seine Arbeit war, zeigt der nebenstehende Damensattel mit angedeutetem drittem Horn aus dem Jahr 1894. Ästhetisch äußerst wohlproportioniert, punktet diese Maßanfertigung mit einer sehr modernen, kurzen rechten Ortspitze und einem bestechend einfachen, aber handwerklich wundervoll ausgeführten Mechanismus, der das Jagdhorn in Position hält. Das Garn mit dem die Ranken auf Sitzfläche



und Sattelblättern abgesteppt sind, leuchtete ursprünglich in flamboyantem Hermes-Orange. Dieser Sattel entpuppt sich somit als extrovertierte Couturearbeit für eine modebewusste Reiterin und lässt manchen britischen Mayhew aus derselben Zeit, der zwar durch eine unglaublich moderne Form beeindruckt, in seinem fast industriellen Design eher wie Konfektionsware aussehen.

Die Firma J.M. Mayer ging 1912 in Kieffer auf, die den Bau traditioneller Damensättel fortsetzten. Dabei hielt sich Kieffer klugerweise an die Gepflogenheit des Vorgängers, die Sattelbäume bei Bautz in Berlin zu ordern.

## Das Herz der preußischen Reiterei schlug in Berlin

Der Sattelbaumfabrikant, der seine Bäume immer mit Datum und Kunde beschriftete, und jahrzehntelang mit dem preußisch anmutenden Spruch „jeder Auftrag wird reel und pünktlich ausgeführt“, warb, belieferte die meisten führenden Sattelmacher Deutschlands. Die Qualität der Bautz-Bäume war herausragend und entsprach dem gefragten Pferdetyp der Zeit. Was der jeweilige Sattler stilistisch daraus machte, war jedoch offen. So blieben die meisten deutschen Sattler zunächst einmal beim altbewährten Bergaufsitz, der den altenglischen Reitstil in Rückenlage begünstigte, wenn auch die gängige Reitlehre den Springsitz nach Caprilli längst diskutierte. So gibt es durchaus Sättel von Passier, Lösch und Beck & Bressel die überraschend waagerechte und modern geformte Sitzflächen vorzuweisen haben.



**Abb. 4 Sattel der Firma Georg Passier, 1909. Auffallend die apart gestaltetet Abdeckung des Steigbügelschlusses, unter der sich ein Champion + Wilton Patent verbirgt. Foto: B. Keil, Sattel von G. Passier, B.: U. Pampel.**

Was diese Sättel heute nicht mehr bieten, ist eine Passform die dem Zuchtziel der modernen Pferdezucht gerecht wird. Das gesuchte Damenpferd anno 1920 war ein leichter Warm- oder Vollblüter mit imposantem Stockmaß, gutem Widerrist, langem Rücken und hohem Aufsatz. Die Schulter dieses Pferdetyps war in der Regel jedoch deutlich steiler als es heute der Fall ist und somit hatten diese Pferde auch eine deutlich



## Warum entwickelte sich der deutsche Sattel nicht zur „modernen Form“ für den ausbalancierteren Sitz?

Die militärische Dienstvorschrift und Caprilli

Der entscheidender Faktor warum Damensättel aus deutschen Manufakturen fast nie so gerade und kurz gebaut wurden, wie die englischen Exemplare, war die militärische Reitvorschrift der deutschen Kavallerie. Sie schrieb den geraden Sitz über dem Sprung vor. und die Regeln und Gepflogenheiten der Kavallerie prägten nun mal lange Zeit den deutschen Reitsport. Erst in den 1920 Jahren begann man den „natürlichen Springsitz“ nach Caprilli an der Kavallerieschule Hannover anzuwenden. Dies war aber der Zeitpunkt an dem Frauen bereits begonnen in den Herrensattel umzusteigen.

andere Gurtlage, als unsere modern gezogenen Warmblüter. Der heutigen Vielfalt an barocken Pferderassen, die ebenfalls im Reitsport Verwendung finden, wird die Passform dieser Sättel überhaupt nicht gerecht.

## Vorbild für England: Der deutsche Turnier-Damensattel

Eine Besonderheit der deutschen Sattlerkunst war der „Turnier-Damensattel“. Reitausbildung war im Kavalleriegeprägten Kaiserreich ein Thema von großem Interesse. Während die Turniere vor dem ersten Weltkrieg eher gepflegte und gesellschaftlich wichtige Veranstaltungen „unter sich“ waren, wurde nach dem verlorenen Krieg bei den beschäftigungslos gewordenen Offizieren aus adligem Haus der



**Abb. 5 Patentierter Rohrbaum Sattel des Deutschen Offizier Verein, nach 1914. Das knapp geschnittene, fast futuristisch anmutende Sattelblatt ist typisch für den modernen deutschen Damensattel. Das seinerzeit innovative Innenleben der Hörner dieses Sattels besteht aus Kautschuk, welches sich 100 Jahre später komplett aufgelöst hat und somit den Sattel unbrauchbar hat werden lassen. Foto: B. Keil, Sattel vom Deutschen Offizier Verein, B.: V. Ebbecke.**



**Abb. 6 Beck und Bressel Sattel um 1930: innovative Designelemente, aber auf konservativem Kundenwunsch hin mit riesiger, und vor allen Dingen, langer Sitzfläche ausgestattet. Die Kammer dieses Sattels ist für ein extrem schmales Pferd gefertigt. Solche Sättel findet man häufiger. Leider passen sie modernen Pferden so gut wie nie. Foto: B. Keil, Sattel von Beck & Bressel.**

Wunsch wach, dass „sich Deutschland zumindest im Sport wieder Achtung verschaffte“<sup>2</sup>. Da dieses, von Prinz Friedrich Sigismund von Preußen ausgehende Motto, auch die gut reitenden Damen ansprach, fanden mehr und mehr Offiziersgattinnen den Weg vom Jagdfeld auf die Turnierplätze. Mittlerweile zwar durchaus auch im Herrensattel, doch blieben viele Reiterinnen dem standesgemäßen Damensattel treu. Der gestiegene Anspruch an die Einhaltung der klassischen Reitlehre, deren Definition ja quasi druckfrisch in der HDV 12 niedergeschrieben worden war, führte zu der Erkenntnis, dass das rechte Sattelblatt und der Balancerriemen den feinen Einsatz des Reitstocks behinderten<sup>3</sup>. In der Konsequenz entstanden bereits um 1912 leichte, flache Sättel mit winzigen rechten Sattelblättern, teilweise mit außenliegendem Gurtsystem, die ganz ohne Balancerriemen auskamen. Sollte dieser für den Geländeeinsatz nötig sein<sup>4</sup>, so war es üblich, ihn so geschickt anzubringen, dass die Schnallen möglichst wenig störten. Sättel mit offenen Gurtsystem und waagerechter Sitzfläche wurden insbesondere in Berlin gebaut und galten 1931 „als das bestes was es zurzeit gibt“<sup>5</sup>. Das



**Abb.7 Loesch Damensattel aus dem Jahr 1912. Am extrem reduzierten rechten Sattelblatt hängt lediglich eine eckige Lederlasche mit seitlicher Führung auf der die Schnallen des Sattelgurtes aufliegen. Dieses Exemplar wurde von seiner Reiterin, der Frau des Landstallmeisters Celle und später Wickrath, überwiegend zum Jagdreiten hinter der Meute genutzt. Foto: B. Keil, Sattel von J. Loesch, B.: U. Fink.**



### **Auswahl deutscher Sattlereien, die Damensättel herstellen:**

- Beck und Bressel, Berlin
- Dallmann, Celle
- Deutscher Offizier Verein
- F.A. Döring & Sohn, Berlin
- Flechtner
- J.W. Franck, Frankfurt
- Joseph Hosterbach, Düsseldorf
- J. F. A. Junge, Hamburg
- Richard Junge, Hamburg
- Kieffer, München
- Kutsch & Sohn, Gumbinnen
- J. Loesch, Berlin
- E.D. Markmann Hofsattel Fabrikant, Berlin
- Johann Michael Mayer kgl. Hofsattler, München
- G. Passier, Hannover
- Julius Riese, Berlin
- Carl Schröder, Insterburg
- Szameitat Reform-Sattel-Gesellschaft m.b.H., Hamburg
- A. Waldhausen, Köln



schmale und kurze rechte Sattelblatt wurde übrigens erst in den 1920er Jahren von der britischen Marke Mayhew aufgegriffen und danach von weiteren englischen Fabrikanten übernommen<sup>6</sup>.

### **... doch die Jagdreiterin orientiert sich an den Briten**

Die oft mit Modernität assoziierten, trapezförmigen Sattelhörner waren nach dem 1. Weltkrieg durchaus verbreitet. Sie finden sich allerdings häufiger bei Produkten jener Sattlereien, die im anglophilen Norden Deutschlands ansässig waren, wie z.B. Passier (Hannover), Junge (Hamburg), Dallmann (Celle), aber durchaus auch bei Waldhausen, Köln. Der Nachteil der trapezförmigen Hörner liegt auf der Hand: sie waren (und sind) eher ungeeignet für sehr kleine Reiterinnen und machen den Sattel besonders auf der linken Seite schwerer. Gewichtersparnis war aber erklärtes Ziel derjenigen, die



**Anzeige der Firma Waldhausen, St. Georg 1926.**

Sättel für den Sport fertigen. Dieses Phänomen findet sich übrigens auch in England. Insbesondere Owen Sättel der 1930-er Jahre haben häufig schmale Hörner. Die Trapezform war ein Patent der Firma Mayhew aus dem Jahr 1891 und sollte dazu dienen die Beinführung zu verbessern<sup>7</sup>. Unterm Strich ist diese aber auch von anderen Faktoren anhängig<sup>8</sup>. Werden diese erfüllt, dann tritt die Größe der Kontaktfläche des Oberschenkels zum Horn in den Hintergrund.

Was die Steigbügel-Sicherheitsaufhängung betrifft, so finden sich gelegentlich bei deutschen Sätteln, die nach dem ersten Weltkrieg gefertigt wurden, Patente nach dem Champion und Wilton-Prinzip. Auch hier lässt sich eine erhöhte Tendenz bei jenen Sattlereien feststellen, die ihren Sitz im anglophilen Norden hatten. Offenbar bestand dort die größere Neigung der Kundschaft, sich in Sattelfragen am jagdreiterlichen Vorbild Großbritannien zu orientieren.

Der zweite Weltkrieg beendete die Produktion der Damensättel in Deutschland. Die Töchter jener Reiterfamilien, die bis dato auf traditionelle Weise ihrer Reit- und Jagdkultur gefrönt hatten, waren im Krieg nicht selten als Bereiterinnen an die Wehrkreis Reit- und Fahrschulen der Wehrmacht eingezogen worden. Diese jungen Frauen sahen keine Veranlassung, wieder auf den aufwändigen Damensattel umzusteigen. Ihre reiterlichen Vorbilder waren Frauen wie Käthe Franke, die in beiden Sattelformen und allen Disziplinen hochehrgefolgreich geritten war sowie Irmgard von Opel, die 1934 auf Nanuk, als erste Frau in der Geschichte, das deutsche Springderby in Hamburg gewonnen hatte - im Herrensattel.

<sup>1</sup> Die königliche Jagdresidenz Hubertusburg und der Frieden von 1763, Staatliche Kunstsammlung Dresden, Edition sächsische Zeitung, Dresden 2013. August der Starke orderte 1720 für seine Schwiegertochter einen „Frauensattel aus goldgesticktem karmesinrotem Samt einschließlich Paradedecke“.

Er fügte sich dabei in die Reihe vieler barocker Fürsten ein, die besonders kostbares Sattelzeug aus Frankreich bezogen.

<sup>2</sup> Ein Reiterleben, Prinz Friedrich Sigismund von Preußen, Franz von Herzberg-Schöneiche, 1929, Verlag Tradition Wilhelm Kolk, Berlin

<sup>3</sup> St Georg 1926, Ausgabe 5, S. 51

<sup>4</sup> Hilda Dollmann, Das Reiten der Dame, Verlag Paul Parey, Berlin 1931 weist insbesondere auf das Leichttraben im Damensattel hin; S. 8.

<sup>5</sup> Dollmann, S.7

<sup>6</sup> Nick Creaton, Saddlery Museum, www.nickcreaton.co.uk.

<sup>7</sup> Dem britischen Patent No. 21,796 vom 12. Dezember 1821, folgte am 16. August 1892 die Patentanmeldung in den USA unter der Nummer US 481073 A. United States Patent and Trademark Office.

<sup>8</sup> Anm. d. Verf.: Die Beinführung hängt ab von der Unterstützung, die die gerade Sitzfläche dem rechten Oberschenkels bietet, sowie dem horizontalen Winkels des oberen Horns, der beim modernen Sattel relativ parallel zur Wirbelsäule des Pferdes verlaufen soll. Die linksseitige Taillierung des Sattels, die verhindert, dass das Becken nach links gezogen wird, spielt eine sehr große Rolle, ebenso die Positionierung des Einschraubhorns, das dem linken Oberschenkel eine bequeme 45° Winkelung erlauben soll.



**Damensattel der Sattlerei Dallmann, Celle. Der Baum dieses Sattels wurde 1914 von Bautz, Berlin für die Firma Passier, Hannover gefertigt. Es ist wahrscheinlich, dass die Spezialisten bei Passier den Aufbau des Sattels vornahmen und möglich, dass das Endfinish in Celle vorgenommen wurde. Die strukturelle Ähnlichkeit mit dem vorher abgebildeten Passier ist frappierend, wenn auch die Ausführung in Feinheit und Qualität deutlich abweicht. Foto: B. Keil, Sattel von Passier/Dallmann, B.: B. Keil.**

