

# REITPFERDE VOR DEM WAGEN

*Für Generationen von Pferdezüchtern war das Anspannen ihrer Hannoveraner genauso selbstverständlich wie das Reiten. Auch wenn das Pferd als Zugkraft im landwirtschaftlichen Betrieb von motorisierten Geräten abgelöst worden ist, bleibt der Fahrsport als anspruchsvolle Passion präsent.*

**Von Rolf Schettler und Heinrich Freiherr von Senden**

Züchter, die in Zeiten schwieriger werdenden Absatzes für größere Käuferkreise interessant sein wollen, haben längst erkannt, dass es eine bisher weitgehend ignorierte, aber nicht zu unterschätzende Käuferschaft gibt, die das vielseitige, geritene und gefahrene Gebrauchspferd als Familienpferd sucht. Im Rahmen der Verkaufswoche für Freizeitpferde in Bommelsen wurde unter großem Interesse des Publikums das Einfahren jüngerer Remonten und älterer Reitpferde demonstriert.

Der Fahrsport benötigt kein „Spezialpferd“. Der moderne, temperamentsmäßig ausgeglichene und bewegungsstarke Hannoveraner in seinen unterschiedlichen Typvarianten erfüllt alle Voraussetzungen. Entscheidend ist, sowohl beim Einfahren jüngerer Remonten als auch älterer Reitpferde, dass die Vierbeiner mit großer Ruhe an die neuen Anforderungen herangeführt werden. Schlechte Erfahrungen oder gar Verletzungen in der ersten Phase des Einfahrens vergisst ein Pferd lange nicht, vielleicht niemals mehr.

Die Grundvoraussetzungen für die Fahrausbildung ist das zuverlässige Longieren mit der einfachen Longe auf beiden Händen, wobei das Pferd

auf standardisierte Stimmhilfen („Scheeeritt“, „Teerab“), bei konsequenter Anwendung sehr schnell konditioniert werden kann. Das ruhige Halten, etwa beim Handwechseln, beim Verschnallen von Longe oder Ausbinder, muss ebenfalls von Anfang an konsequent geübt werden. Ein fester oder mit Stangen bzw. Flatterband markierter, mobiler Longierzirkel ist eine wichtige Voraussetzung für einen raschen Erfolg.

## DOPPELLONGE

Nächster Schritt ist die Doppellonge. Idealer Weise unterstützt von einem zweiten Helfer, der die bereits vertraute einfache Longe bedient. Das mit einfacher Reittrense und einem fest sitzenden, stabilen Longiergurt oder einem Kammdeckel ausgerüstete und möglichst viermal bandagierte bzw. mit Vorder- und Hintergamaschen versehene Pferd wird dann behutsam und in kleinen Schritten an die Einwirkung auf beide Trensenringe sowie an die zunächst über den Rücken, später dann um die Hinterhand herumlaufende äußere Leine gewöhnt. Gerade die jüngeren und etwas sensibleren Pferde reagieren anfangs auf die ungewohnte Berührung oberhalb des Sprunggelenks mit teilweise heftigem Ausschlagen. Um dabei zu verhindern, dass es sich selbst verletzt, was sich dann in einem unschönen Überbein äußern kann, ist der Schutz der Hinterbeine sinnvoll. Absolut kontraproduktiv ist in dieser Phase ein harsches Strafen oder Parieren des Pferdes. Mit etwas Geduld gewöhnt sich das Pferd sehr schnell an diese ungewohnte Berührung, die dem jungen Pferd sogar, wie wir von den Osteopathen wissen, ein neues und besseres Körpergefühl gibt. Das Pferd lernt durch die kontinuierliche Berührung seiner Hinterhand mit der äußeren Leine seinen eigenen Körper besser kennen und kontrollieren.

Zeichen für den Erfolg dieser Arbeit ist die zunehmende Dehnung des Pferdes auf der Zirkellinie, seine zunehmende Längsbiegung und seine Bereitschaft, mit der Doppellonge die Hand zu wechseln, zunächst beim „aus den Zirkel wechseln“, dann im Schritt beim „durch den Zirkel wechseln“. Dieses



**Ein Helfer unterstützt bei der Gewöhnung an die Doppellonge.** Fotos: Diercks

Zwischenergebnis kann in wenigen Tagen, in der Regel aber spätestens nach einer Woche erreicht sein.

## DAS RICHTIGE GEBISS

Sodann ist die Zeit gekommen, das Pferd mit dem Fahrzaum einschließlich der unvermeidlichen Scheuklappen vertraut zu machen. Dabei stellt sich die Frage nach dem richtigen Gebiss. Viele Reiter fürchten diese Phase, da sie vorurteilsbehaftet fürchten, durch ein Fahrzaum würde ein Reitpferd im Maul verdorben. Das ist jedoch keinesfalls zwingend, noch nicht einmal wahrscheinlich, wenn mit Sinn und Verstand vorgegangen wird. Die Frage nach dem richtigen Gebiss ist nicht generell zu beantworten. Viele Reiter bevorzugen auch für das Einfahren ein doppelt gebrochenes Gebiss, dass die Industrie inzwischen in der Optik einer Liverpoolkandarre anbietet. Ein Garant für eine weiche Maulwirkung ist dieses Gebiss beim Fahren jedoch nicht. Allein das deutlich höhere Gewicht der langen Leine bzw. der Doppellonge führt allzu leicht zu dem gefürchteten „Nussknackereffekt“, dass also der mittlere Knick des Gebisses gegen den Gaumen gedrückt wird. Dies ist bei einer Gebissstange nicht möglich. Hier bietet die Industrie ebenfalls ausgesprochen maulfreundliche, bis zu 13 Millimeter dicke Gebissstangen an, die sich durch mehr oder weniger deutliche Aufwölbung über dem Zungenbereich – die Fahrer sprechen von „Bombierung“ – gekennzeichnet sind. Hier ist in jedem Fall der Rat eines erfahrenen Fahrlehrers einzuholen, zumal die Trainer in aller Regel über ein größeres Sortiment unterschiedlicher Gebisse verfügen.

Beim ersten Auflegen des Fahrzaumes kann es nicht schaden, das Pferd mit dem neuen Kopfstück erst einige Male spazieren zu führen. Die Scheuklappen werden dem Pferd jedoch wenig Sorgen bereiten.

Im nächsten Schritt wird das einzufahrende Pferd mit dem Brustblatt – ein altes Kunt ist in dieser Phase in jedem Falle fehl am Platze – und mit den Strängen vertraut gemacht. Ideal in dieser Phase sind einfache Strick-Stränge mit großen Schlaufen, damit der dort zu befestigende Ortscheit (auch Schwengel genannt) sich schnell lösen kann, wenn das Pferd über den Strang schlagen oder von



*Ein Helfer übt mit dem Schwengel ersten Zug auf das Geschirr aus.*

der Hand kommen sollte. Nichts löst schlimmere Panikattacken aus, als ein unkontrolliert um die Beine schlagender Holzschwengel. Solche Fehler können ein Pferd so nachhaltig negativ prägen, dass sie längerfri-

stig oder dauerhaft als Fahrpferde unbrauchbar werden.

## PHASE DREI

In dieser dritten Phase benötigt der Ausbilder zwei Helfer. Einer führt das Pferd mit Strick oder Longe, der Zweite hält den Schwengel in Position, das heißt so hoch, dass das Pferd bei einem Erschrecken nicht so leicht über den Strang treten kann. Zudem ist dieser zweite Helfer dafür verantwortlich, durch sein Gegenhalten mehr oder weniger Zuggewicht zu imitieren. Wenn auch diese Übung mit Handwechseln und auch mit kleinen Trabpreisen störungsfrei und selbstverständlich funktioniert, beginnt die eigentliche Arbeit mit der Schleppe. Holzschlitten oder schwere Balken sind für diese Arbeit ungeeignet. Alte ausrangierte Gummireifen – zwei reichen völlig aus – sind das Mittel der Wahl. Sie werden an dem gerade schon erwähnten Ortscheit befestigt. Das Ziehen, auch durch enger werdende Kurven, das Anhalten und wieder Anziehen wird den Ausbilder und sein Pferd in jedem Fall für einige Tage beschäftigen. Hier ist nicht das Ziel, dem Pferd einen möglichst hohen Zug-



# 13.-16. Juli 2007

## Tarmstedter Ausstellung





### Hier treffen sich Norddeutschlands Pferdefreunde

- Vier Tage Pferde-Show
- Hannoveraner Stuten- & Fohlenschau
- Trakehnerstag
- Landwirtschaft
- Erneuerbare Energien
- Gartentechnik
- Haushalt • Fretzelt

Ausstellungs-GmbH • Telefon (04263) 329  
[www.tarmstedter-ausstellung.de](http://www.tarmstedter-ausstellung.de)





widerstand zu verpassen, um dessen Zugwilligkeit oder Kraft zu testen, sondern allein die Schaffung von Vertrauen für die immer noch neue Aufgabe. Deshalb ist es unsinnig und riskant, wenn sich der Ausbilder zur Beschwerung auf die Gummireifen stellt oder diese gar mit Holzbalcken beschwert.

Mit der bisher geschilderten Vorarbeit ist sowohl die jüngere Remonte als auch das ältere Reitpferd bestens vorbereitet für den entscheidenden Schritt, nämlich das Anspannen vor einen Wagen. Ob dies besser im Ein- oder im Zweispänner erfolgt, ist ein seit Jahrzehnten gepflegter Expertenstreit. Richtig ist, dass in den bäuerlichen Betrieben junge Pferde gerne durch das „Beispannen“ vor einem leichten Wagen eingefahren wurden. In Zeiten, in denen die säugende Mutterstute selbst zur leichten Feldarbeit herangezogen und das Fohlen das angebundene Gehen neben dem Wagen bereits gelernt hatte, war dies durchaus sinnvoll. Die deutsche Reichswehr hatte in der Fahrvorschrift für bespannte Einheiten (HdV 465) das Einfahren im Zweispänner ebenfalls verbindlich vorgeschrieben. Heute hingegen als Vorbereitung für den sportlichen Fahrer, ist die Grundausbildung im Einspanner die richtige Wahl. Nur so kann der Ausbilder individuell auf das einzelne und vielleicht sensiblere Pferd eingehen, nur so lernt es das eigenständige Ziehen und das vollständige Vertrauen zum Fahrer. Nur in Ausnahmefällen und auch nur dann, wenn ein 200prozentig

zuverlässiger älterer, vierbeiniger „Lehrmeister“ zur Verfügung steht, ist das Beispannen im Zweispänner die passende Methode des Einfahrens.

## VERTRAUENSBEWEIS

Ob mit dem einachsigen Einfahrwagen oder einem stabilen vierradrigen Arbeitswagen dieses erste Anspannen vollzogen wird, hängt im Wesentlichen vom verfügbaren Material ab. Wichtig ist, dass es sich um leicht laufende, idealerweise luftbereifte Wagen handelt, an denen nichts klappert und in denen die Gabelbäume im hinteren Bereich weit genug auseinander stehen. Bereits mehrere Tage vor dem ersten Anspannen sollte das verwendete Fahrzeug in Sichtweite des Pferdes stehen und von diesem mehrfach beschnuppert worden sein, damit kein Grund mehr zur Angst vor dem Unbekannten besteht.

Das Pferd wird nunmehr vor den Wagen gestellt und der Wagen von hinten an das Pferd herangezogen. Den Versuch, das noch unerfahrene Fahrpferd rückwärts in die am Boden liegende oder hoch geklappte Gabel zu schieben, bringt nur Unruhe und Stress, schon allein deshalb, weil das junge Pferd das Rückwärtstreten unter Scheuklappen als besonderen Vertrauensbeweis erst lernen muss. Auch hier sind neben dem Ausbilder zwei Helfer erforderlich. Einer steht vor dem Pferd und sorgt nur dafür, dass dies ruhig stehen bleibt. Ein zweiter Helfer hat zur Sicherheit eine Longe im linken

**Heinrich von Senden, ehemaliger internationaler Zweispänner-Fahrer und Rolf Schettler, Vorsitzender des Bundesverbandes der Einspannerfahrer in Deutschland „pro Einspanner e. V.“, und Vorstandsmitglied der Fachgruppe Fahren im Deutschen Reiter- und Fahrerverband sind beides FN-Fahrlehrer (Trainer A).**

Gebissring eingehakt und hilft bei der Fixierung von Strängen und Scherenträgern. Aus Sicherheitsgründen sollten die Stränge nicht um den Ortscheit geschlauft werden, sondern mit einem soliden Schnellverschluss oder Sicherheitsschäkel verbunden werden. Hilfreich ist außerdem, die Stränge beim Anspannen nicht am Geschirr befestigt zu haben und sie dann zum Ortscheit zu führen, sondern umgekehrt, sie vorab am Ortscheit befestigt zu haben und dann an der Strangschnalle des Geschirrs zu befestigen. Dies geht in der Regel schneller und erfordert nur ein Hantieren an der Seite des Pferdes, das diesem in jedem Falle besser vertraut ist.

Nachdem der Ausbilder die Leinen aufgenommen und den Bock bestiegen hat, wird der zweite Helfer mit der Longe zunächst in Richtung Kutschbock wandern, beim ersten Anfahren möglicherweise den Wagen etwas anschieben, bevor er dann mit der Longe in der Hand neben dem Fahrer auf dem Bock Platz nimmt. Der dritte Helfer, der bisher vor dem Pferd stand, wird das Pferd in Höhe der Pferdeschulter ein wenig begleiten, bevor der Fahrer das Signal zum Wegtreten gibt. Trotzdem muss der dritte Helfer aufmerksam in der Nähe bleiben, denn spätestens beim ersten Antraben können unvorhergesehene Reaktionen des Pferdes passieren, die ein Eingreifen erforderlich machen.

## GANZ ENTSPANNT

Ganz wichtig in dieser Phase ist, dass der Fahrer stets bremsbereit bleibt und die Stränge so lang geschnallt sind, dass ein „in-die-Hacken-fahren“ in jedem Fall vermieden wird. Unaufmerksamkeiten in diesem Zusammenhang können das unerfahrene Pferd sehr irritieren.

*Erstes Einspannen: Der Wagen wird ans Pferd gezogen und nicht das Pferd rückwärts in die Gabel dirigiert.*




Entscheidend beim ersten Gehen vor dem Wagen ist, dass das Pferd entspannt und mit positiven Erinnerungen wieder ausgespannt werden kann. Auf dieser Basis lässt sich dann weiter aufbauen. Die Sicherheitslonge am linken Schaumring bleibt aber noch für mindestens 14 Tage im Einsatz. Idealerweise sollte dieser Ausbildungsabschnitt nicht auf einem Fahrplatz, sondern auf ruhigen und möglichst geraden Wegen erfolgen. Üblicherweise entspannen sich die Pferde im ruhigen Trab am besten. Das Antraben sollte jedoch erst erfolgen, wenn das Pferd eine gehörige Strecke im Schritt absolviert hat und tendenziell den Hals fallen lässt.


Nach dem ruhigen, unbedingt immer am gleichen Platz erfolgenden Ausspannen darf nicht vergessen werden, die Brust- und Schulterpartie des Pferdes gründlich mit kaltem Wasser zu säubern. Wenn sich hier Druckstellen bilden und dem Pferd der Zug Schmerzen verursacht, wird der Ausbilder weit zurück geworfen. Nicht vergessen werden darf, dass diese Art von Belastung für ein bisher nur angerittenes Pferd sehr ungewohnt ist.

Der weitere Gang der Ausbildung ist von den weiteren Plänen des Ausbilders abhängig. Schaden kann es in keinem Fall, möglichst lange auf guten Wegen geradeaus zu fahren, bevor nach frühestens sechs Wochen gelegentliche Arbeit auf dem Fahrplatz hinzukommt. Neue Anforderungen wie das Durchfahren von Wasser oder stärkerer Autoverkehr, können nach und nach hinzukommen. Idealerweise wechselt sich in der ersten Phase das Fahren mit dem Reiten im Trainingsplan ab. Beide Tätigkeiten ergänzen sich bestens. Eine ständige Kontrolle des Pferdemauls stellt sicher, dass das Pferd auch hier zufrieden bleibt und keinesfalls die Zunge über das Gebiss nimmt.

Auf diese Weise vorgearbeitete Pferde werden auch für den Reiter positive Muskulatur aufbauen, ihr Nervenkostüm stärken und im Idealfall sogar durch die Kräftigung der Rücken- und Hinterhandsmuskulatur unter dem Sattel besser gehen. Einer Karriere nicht nur als vielseitiges, sondern sogar als Universalpferd steht dann nichts mehr im Wege. X



## hunter valley WARMBLOOD STUD



Das 'Hunter Valley Warmblood Gestüt' (HVWS) befindet sich zwei Stunden nördlich von Sydney im Hunter Valley Bezirk von New South Wales in Australien.

HVWS konzentriert sich in erster Linie auf das Zielfiten von hochwertigen Dressurpferden. Unser Ziel ist es Warmblüter zu züchten, die höchste Anspannung erfullen und beständig erfolgreiche Nachkommen hervorbringen.

Zusätzlich zu unseren Pferden in Australien haben wir auch hier in Deutschland ein Züchtungsprogramm gegründet, welches wir nun weiter ausbauen möchten, um der Nachfrage für den weltweiten Markt offen gegenüber stellen zu können.

Das HVWS hat eine bewährte und erfolgreiche Weinmanufaktur, die schon auf diversen internationalen Pferdevorstellungen ausgestellt wird. Unser Wein hat bei australischen Veranstaltungen schon einige Preise erhalten, unter anderem die Goldmedaille für unseren Rotwein und unseren Weißwein.

Die jungen Weine sind wohlwollend und sehr süßig. Unsere Weinmanufaktur wurde beispielsweise auf Veranstaltungen in Hickstead und Barchinton in Großbritannien verwendet. Auch der Hannoveraner Verband bietet seinen Gästen unsere Weine an.

**Einmaliges Einführungsangebot für den erstklassigen HVVU-Wein**

- 2005 HVVU Chardonnay • 2005 HVVU Semillon Sauvignon Blanc
- 2005 HVVU Merlot Cabernet

Preis je Outzeit 25,- € (inkl. MwSt. und nach dem Werk)

Für Bestellungen kontaktieren Sie bitte HVWS Transport in Hamburg. HVWS Transport wird Ihre Bestellung bearbeiten und für Sie einen kostengünstigen Versand organisieren.

Telefon: (49) (0)4101 79680 Fax: (49) (0)4101 796829  
E-Mail: [ma@hvws-transport.de](mailto:ma@hvws-transport.de)

Wir sind ein Mitglied der internationalen Züchtervereinigungen für Warmblüter  
Wir sind ein Mitglied der internationalen Züchtervereinigungen für Warmblüter

**www.hvws.com.au**