

Vorwort.....	10
Gedanken zur Fahrlehre.....	11

KAPITEL 1

Allgemeine Grundlagen..... 14

1.1 Das Pferd.....	14
1.1.1 Die natürlichen Eigenschaften des Pferdes.....	14
1.1.2 Die Beziehung zwischen Fahrer und Pferd.....	15
1.2 Der Fahrer.....	19
1.3 Das Lehrpferd.....	20
1.4 Der Ausbilder.....	21
1.5 Ort der Ausbildung.....	23
1.6 Bahnordnung.....	24
1.6.1 Bahnbezeichnungen.....	24
1.6.2 Hufschlagfiguren.....	26
1.7 Fahren auf öffentlichen Wegen und im Straßenverkehr.....	30
1.7.1 Das Gespann im Straßenverkehr.....	30
1.7.2 Regeln für das Fahren auf öffentlichen Wegen und im Straßenverkehr.....	32

KAPITEL 2

Ausrüstung und Geschirrlehre..... 34

2.1 Anzug und Ausrüstung des Fahrers.....	34
2.2 Ausrüstung des Pferdes.....	34
2.2.1 Die Grundausrüstung für den Umgang mit dem Pferd.....	34
2.2.2 Die Grundausrüstung zum Fahren des Pferdes.....	35
2.3 Pflege der Ausrüstungsgegenstände.....	55
2.4 Der Wagen und seine Pflege.....	56
2.4.1 Wagentypen, Sicherheitsplakette und FN-Wagenpass.....	56
2.4.2 Pflege der Wagen.....	63
2.5 Stilarten.....	64

KAPITEL 3

Vorbereitung zum Fahren..... 66

3.1 Annähern, Führen, Anbinden.....	66
3.2 Pferdepflege.....	69
3.3 Aufschrillen – Anspannen, Ausspannen – Abschrillen.....	71
3.3.1 Das Aufschrillen.....	71
3.3.2 Das Anspannen.....	78
3.3.3 Das Ausspannen.....	81
3.3.4 Das Abschrillen.....	82

KAPITEL 4

Grundausbildung des Fahrers 84

4.1 Einteilung der Ausbildung 84

4.2 Lehr- und Lernmittel für den Fahrunterricht 85

4.3 Das Achenbach-Fahrssystem 86

 4.3.1 Kurzbiografie des Benno von Achenbach 86

 4.3.2 Die Anwendung der Achenbachleine 88

4.4 Leinen aufnehmen und Auf- bzw. Absteigen 90

4.5 Die Leinenhaltung beim Ein- und Zweispänner 92

 4.5.1 Verlängern und Verkürzen der Leinen 94

 4.5.2 Das Fahren von Wendungen 97

 4.5.3 Rückwärtsrichten 101

4.6 Hilfen und Hilfsmittel des Fahrers 101

 4.6.1 Entwicklung der Einwirkung 101

 4.6.1.1 Hilfegebung 102

4.7 Gefühl und Verstand 107

4.8 Der Sitz des Fahrers 108

KAPITEL 5

Systematischer Aufbau von Übungsstunden 110

5.1 Die Lösungsphase 110

5.2 Die Arbeitsphase 113

5.3 Die Erholungsphase 114

KAPITEL 6

Grundübungen 116

6.1 Fahren der Gangarten 116

 6.1.1 Die Grundgangarten des Pferdes 116

 6.1.1.1 Schritt 117

 6.1.1.2 Trab 118

 6.1.1.3 Galopp 121

 6.1.2 Fahren in den Grundgangarten 123

 6.1.2.1 Fahren im Schritt 123

 6.1.2.2 Fahren im Trab 124

 6.1.2.3 Fahren im Galopp 125

6.2 Grundübungen zum dressurmäßigen Fahren 125

 6.2.1 Abstimmung der Hilfen 125

 6.2.2 Anfahren im Schritt, Antraben, Angaloppieren 127

 6.2.3 Halbe Paraden, Übergänge und ganze Paraden 128

 6.2.4 Leinen-aus-der-Hand-kauen-Lassen 132

 6.2.5 Fahren von Wendungen und gebogenen Linien 133

 6.2.5.1 Stellen und Biegen 133

 6.2.5.2 Durchfahren einer Ecke 136

6.2.5.3	Fahren von Volten.....	137
6.2.5.4	Aus dem Zirkel wechseln.....	137
6.2.5.5	Zirkel-Verkleinern – Zirkel-Vergrößern.....	138
6.2.5.6	Schlangenlinien.....	138
6.2.6	Wechseln durch die ganze/halbe Bahn.....	139
6.2.7	Rückwärtsrichten.....	140

KAPITEL 7

Grundausbildung des Pferdes..... 142

7.1	Gewöhnung, Bodenarbeit und Longieren des jungen Pferdes.....	143
7.1.1	Gewöhnung.....	143
7.1.2	Bodenarbeit.....	144
7.1.3	Longieren.....	146
7.2	Longieren mit der Doppellonge.....	147
7.3	Einfahren eines Pferdes.....	150
7.3.1	Gewöhnung an das Geschirr und die Ausrüstung.....	150
7.3.2	Anspannen an die Schleppe.....	151
7.3.3	Das erste Anspannen.....	152
7.4	Grundausbildung des jungen Pferdes im Gespann.....	153
7.5	Trainingsgrundlagen und Trainingsprinzipien.....	158
7.6	Ausbildungs- und Trainingssystem des Pferdes in einem Gespann.....	162
7.6.1	Bedeutung des Gleichgewichts.....	163
7.6.2	Bedeutung des Taktes.....	165
7.6.3	Bedeutung der Losgelassenheit.....	167
7.6.4	Entstehung der Anlehnung.....	170
7.6.4.1	Anlehnungs- und Beizäumungsfehler.....	173
7.6.5	Entwicklung des Schwunges.....	177
7.6.5.1	Die systematische Förderung der Schwungentwicklung.....	178
7.6.6	Geraderichtung.....	180
7.6.7	Entwicklung der Versammlung.....	182
7.6.8	Verfeinerung der Durchlässigkeit.....	185
7.6.9	Grundlagen zum Hindernisfahren und zur Geländeausbildung mit Geländehindernissen.....	187
7.6.10	Grundausbildung im Hindernisfahren.....	190
7.6.11	Grundausbildung im Gelände.....	193

KAPITEL 8

Fahren mit Mehrspännern..... 198

8.1	Bezeichnungen der Mehranspannungen.....	198
8.1.1	Vierspänner.....	199
8.1.2	Sechsspänner.....	199
8.1.3	Tandem.....	199
8.1.4	Random.....	199
8.1.5	Einhorn.....	199

8.2	Ausrüstung der Mehrspänner	200
8.2.1	Vierspänner	200
8.2.2	Sechsspänner	202
8.2.3	Tandem	203
8.2.4	Random	204
8.2.5	Einhorn	204
8.3	Fahren mit dem Mehrspänner	205
8.3.1	Anspannen und Ausspannen des Vierspanners	205
8.3.2	Leinenaufnahme beim Vierspänner	206
8.3.3	Haltung der Leinen beim Vierspänner	207
8.3.4	Verkürzen und Verlängern der Leinen – Ausrichten eines Vierspanners	208
8.3.5	Richtungsänderungen und Wendungen mit dem Vierspänner	209
8.3.6	Rückwärtsrichten	212
8.3.7	Die Peitsche und ihr Gebrauch	212
8.3.8	Tandem und Einhorn	214
8.3.9	Fahren mit dem Sechsspänner und dem Random	215
8.3.10	Fehler beim Mehrspännigfahren	217
8.3.11	Das Zweihandsystem	218
	8.3.11.1 Ein- und Zweispänner	218
	8.3.11.2 Vierspänner	219
	Anhang	221
	Hinweise zur Unfallverhütung	221
	Literaturverzeichnis	226
	Die Ethischen Grundsätze des Pferdefreundes	227
	Grundregeln des Verhaltens im Pferdesport (Verhaltenskodex)	228
	Verzeichnis des FN-Lehrmaterials	229
	Stichwortverzeichnis	236

Abbildung 20:
Beleuchtung des
Wagens

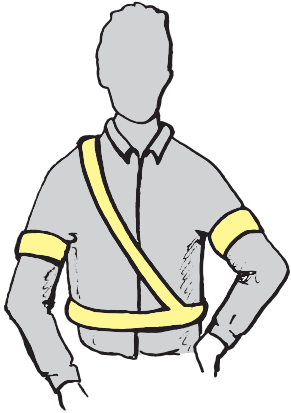
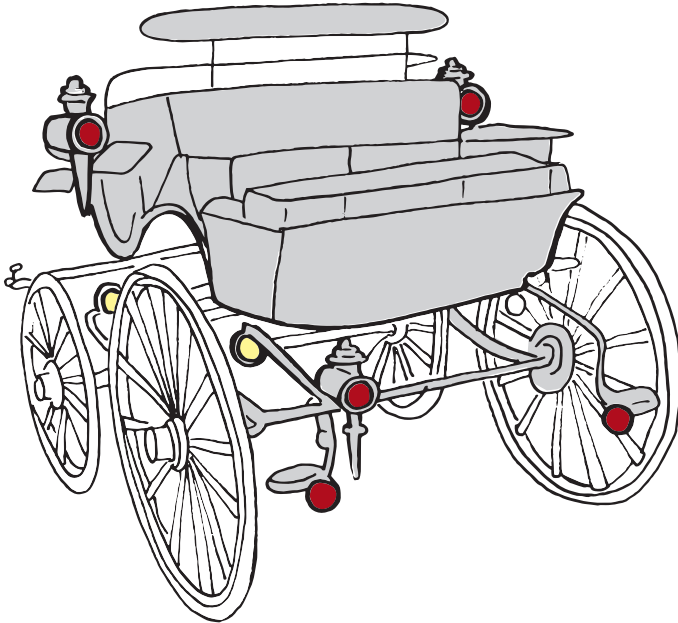
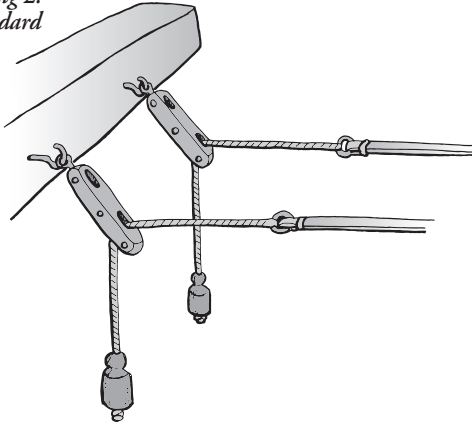
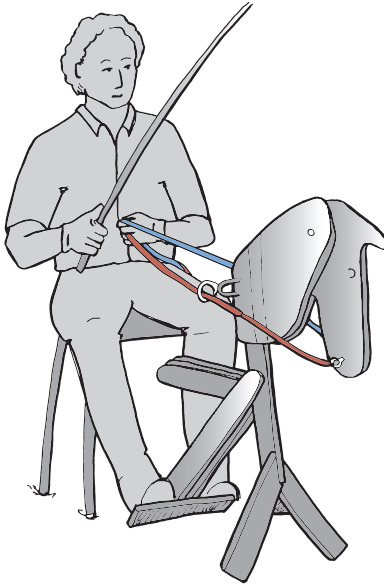


Abbildung 21:
Reflektierende
Kleidung

■ AUSRÜSTUNGSVORSCHRIFTEN FÜR SPORT UND FREIZEIT

Fahrzeuge müssen so gebaut und ausgerüstet sein, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt, die Insassen insbesondere bei Unfällen vor Verletzungen möglichst geschützt sind und das Ausmaß und die Folgen von Verletzungen möglichst gering bleiben (§ 30 StVZO).

- Fahrzeuge müssen straßenschonend hergestellt und erhalten werden. Für Betriebs- und Verkehrssicherheit wichtige Teile, die leicht abgenutzt oder beschädigt werden können, müssen einfach zu überprüfen und leicht auswechselbar sein.
- Für Fahrzeuge und Mitfahrer müssen sichere Sitze mit Seiten- und Rückenlehne vorhanden sein.
- Die Beschaffenheit des Fahrzeuges muss ein sicheres Auf- und Absteigen ermöglichen (§ 35 d StVO). Die Radnabe ist aus Sicherheitsgründen als Aufstieg nicht erlaubt. Es muss ein Auftritt (nicht höher als 40 cm) vorhanden sein.
- Das Fahrzeug muss leicht zu lenken sein (§ 64 (2) StVZO).
- Es muss eine ausreichende Bremse vorhanden sein, die während der Fahrt leicht zu bedienen ist und ihre Wirkung erreicht, ohne die Fahrbahn zu beschädigen. Ausreichend ist eine Bremse, wenn sie eine fest am Wagen angebrachte Einrichtung ist, die die Geschwindigkeit verringern und das Fahrzeug festzustellen vermag (§ 65 (2) StVZO).

Abbildung 2:
StandardAbbildung 3:
Neuartiges
Fahrlehrgerät

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, ein Fahrlehrgerät herzustellen. Die Ausführungen gehen von einfach und preiswert für den gelegentlichen Hausgebrauch bis hin zu Holzpferden.

Fahrlehrgeräte, wie in Abbildung 2 gezeigt, lassen sich leicht ohne wesentliche Kosten herstellen und am jeweiligen Unterrichtsort anbringen. Es ist zweckmäßig, die Fahrlehrgeräte so herzustellen, dass später auch die Leinengriffe für das Fahren mit dem Vierspänner daran erlernt werden können. Zwei Rollen aus Eisen oder Kunststoff von etwa 2 bis 3 cm Durchmesser werden durch Schrauben oder Stifte in einem etwa 20 cm langen, vierkantigen Stück Hartholz, das hierzu viereckig ausgeschnitten ist, so befestigt, dass sich die Rollen darin drehen können. Über jede Rolle wird eine etwa 60 cm lange Schnur geleitet, an deren einem Ende ein Gewicht – etwa 1 kg schwer – angebunden wird. Am anderen Ende befestigt man einen Trensenzügel oder ein altes Leinenstück. Der Rollenhalter wird beweglich an der Wand oder zweckmäßiger an einem Balken oder einer Tischkante befestigt. Ein Fahrlehrgerät besteht aus zwei Rollenhaltern in ca. 50 cm Höhe, die etwa 40 bis 50 cm weit auseinander befestigt werden. Zum Üben der Zweispännergriffe wird nur das untere Zügel-Leinenpaar (Stangenpferde) benutzt.

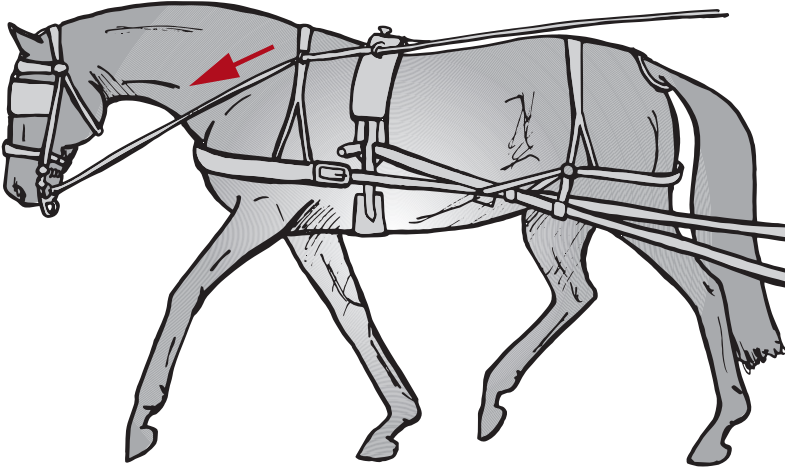
4.3 Das Achenbach-Fahrssystem

- ! Auch heute noch ist das Achenbach-Fahrssystem Grundlage für die Fahrausbildung von Fahrern und Pferden sowie für das Fahren im Straßenverkehr. Sicherheit – Zweckmäßigkeit – Pferdeschonung sind die Grundpfeiler des Systems und auch heute Grundvoraussetzungen für korrektes, unfallfreies und pferdegerechtes Fahren.

4.3.1 Kurzbiografie des Benno von Achenbach

Benno von Achenbach wurde am 24. Juli 1861 in Düsseldorf geboren. Damals ahnte natürlich noch niemand, dass er das deutsche Fahrsystem revolutionieren und dauerhaft fest mit den Begriffen Eleganz, Tierschutz und Zweckmäßigkeit verbinden würde.

Je effizienter die Losgelassenheit des Pferdes in der Lösungsphase erarbeitet wird, desto mehr Zeit, Ausdauer und Kraft bleiben für die Arbeitsphase der Übungsstunde zur Verfügung. Für die angemessene Einteilung und Gestaltung bedarf es einiger Erfahrung bzw. entsprechender Anweisungen durch einen Ausbilder.



*Abbildung 1:
Leinen aus der
Hand kauen
lassen*

*Das Pferd dehnt sich vertrauensvoll nach vorwärts-abwärts an die Fahrerhand heran.
Die Dehnung sollte mindestens so weit erfolgen, dass sich das Pferdemaul
etwa auf Höhe des Buggelenks befindet.*

5.2 Die Arbeitsphase

In der Arbeitsphase kann an weiteren Ausbildungszielen gearbeitet werden. Dazu zählen:

- Wiederholen bekannter Übungen und Lektionen
- Verbesserung der Ausführung dieser Übungen und Lektionen
- Verfeinerung der dafür notwendigen Hilfegebung bzw. deren Akzeptanz
- Vorbereitung auf bzw. Hinführung zu neuen Übungen und Lektionen
- Systematisch aufgebaute Übungsreihen: Sämtliche Übungen und Lektionen sollten Schritt für Schritt vorbereitet und entwickelt werden.

Folgende methodische Vorgehensweisen müssen stets als Grundsätze Beachtung finden:

- „vom Leichten zum Schweren“
- „vom Bekannten zum Unbekannten“
- „vom Einfachen zum Komplexen“
- „von langsameren, ruhigeren zu fleißigeren Bewegungsabläufen“

Beim jungen Pferd, gegebenenfalls auch bei einem Korrekturpferd, wird die Arbeitsphase sehr kurz sein und, ähnlich wie die Lösungsphase, überwiegend aus lösenden Übungen bestehen.

bindezügel daran befestigt werden. Ist kein Kappzaum vorhanden, kann die Longe auch ersatzweise seitlich in Trensenring und Reithalter sowie in ein über die Trense gelegtes Stallhalter und gegebenenfalls gleichzeitig in den Trensenring und das Stallhalter eingeschnallt werden. Dabei ist zu beachten, dass sie sicher verschnallt ist und sich nicht lösen kann.

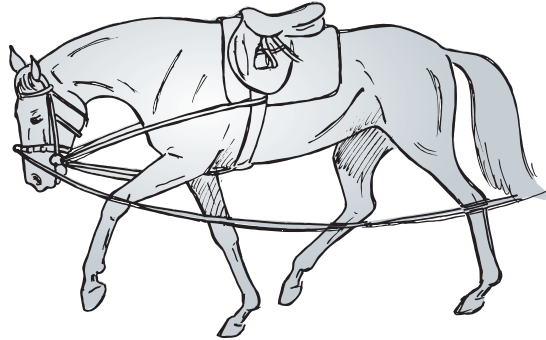


Abbildung 1: Wenn mit Sattel longiert wird, ist unter allen Umständen zu verhindern, dass die Steigbügel an die Ellenbogen oder den Bauch des Pferdes schlagen können.

Zum Longieren selbst ist ein abgegrenzter Longierzirkel erforderlich, da er dem Pferd eine äußere Begrenzung gibt und so die Arbeit mit einem jungen Pferd erleichtert. Wichtig ist, dass diese Arbeit in Ruhe und mit sicherer Konsequenz erfolgt. Das Pferd wird dann sehr schnell vertrauensvoll auf die Hilfen von Longe, Longierpeitsche und Stimme reagieren.

Das junge Pferd wird bei der Gewöhnung an die Longenarbeit zuerst gar nicht, dann lang und später allmählich etwas kürzer ausgebunden, bis es eine gleichmäßige Verbindung zu den Ausbindezügeln (vgl. *Grundausbildung für Reiter und Pferd, Richtlinien für Reiten und Fahren, Band 1, Kap. 2.2.3, Hilfszügel, Anbringung und Anwendung*) findet. Wenn das Pferd beginnt, sich loszulassen und den Hals fallen zu lassen, soll es einen Kontakt zum Ausbindezügel als Vorstufe der späteren Verbindung zwischen Reiter-/Fahrerhand und Pferdemaul (Anlehnung) finden.

Die Ausbindezügel werden gleich lang geschnallt. Die Stellung spielt in diesem Ausbildungsstadium noch keine Rolle, sie behindert das Pferd beim Finden des Gleichgewichts. Die Stirn-Nasen-Linie muss bei natürlich getragener Halshaltung immer vor der Senkrechten bleiben. !

Die Dauer des Longierens darf bei noch untrainierten Pferden nicht zu lang sein, außerdem sind immer wieder Schrittpassagen und häufige Handwechsel durchzuführen. Es empfiehlt sich, in den Schrittphasen die Ausbinder zu verlängern oder sogar auszuschnallen.

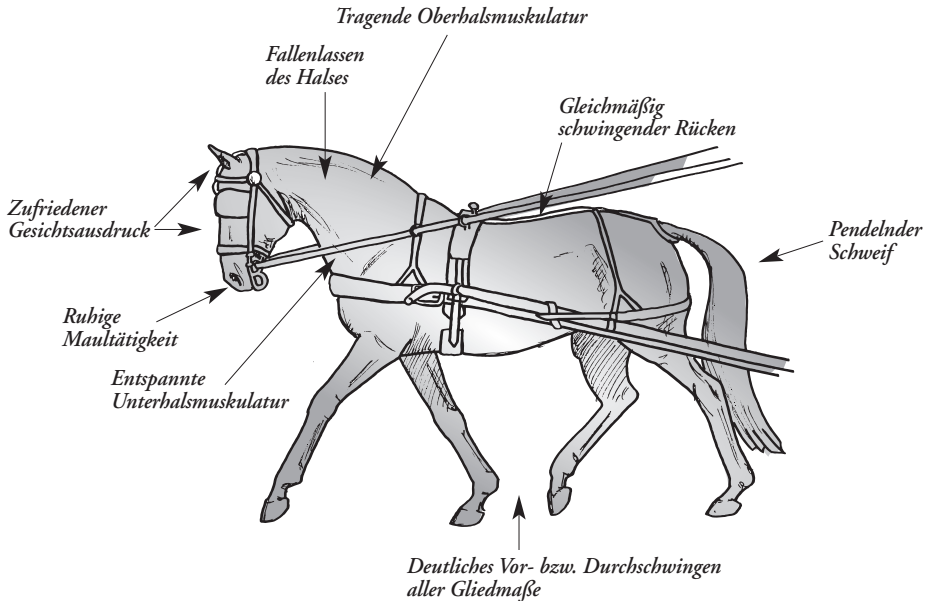
7.2 Longieren mit der Doppellonge

Vor der Arbeit mit der Doppellonge sollte das Pferd unbedingt an das Longieren mit der einfachen Longe gewöhnt sein, wie es in den „Richtlinien für Reiten und Fahren, Band 1 und 6“ beschrieben ist.

■ GEWÖHNUNG AN DIE LEINENFÜHRUNG UND AN DIE STRÄNGE

Die Arbeit mit der Doppellonge bereitet das Pferd auf die dann später zur Anwendung kommenden Leinenhilfen vor und macht ihm diese verständlich. Die oberhalb des

Abbildung 12:
Erkennbare
Merkmale eines
losgelassenen
Pferdes



Ob diese Losgelassenheit erreicht wird, hängt also von dem körperlichen und psychischen Zustand des Pferdes ab. Bei allen beteiligten Muskelgruppen kommt es nach jeder Anspannung auch wieder zu einer Entspannung. Losgelassenheit ist die Voraussetzung für jede einzelne Ausbildungseinheit, weil sie die entscheidende Grundlage der Lern- und Leistungsbereitschaft sowie der optimalen Leistungsfähigkeit ist. Sie ist deshalb ein besonders wichtiges Ziel in der Lösungsphase und in der gesamten Ausbildung des Pferdes.

An folgenden Merkmalen erkennt man die Losgelassenheit:

- zufriedener Gesichtsausdruck, Mimik (Auge, Ohrenspiel, Lippen)
- gleichmäßig schwingender Rücken
- getragener, mit der Bewegung pendelnder Schweif
- erkennbares Muskelspiel der Halsmuskulatur
- gleichmäßige, entspannte Atmung
- ruhige Maultätigkeit bei leichter Kieferbewegung und geschlossenen Lippen (durch Kautätigkeit entsteht in der Regel eine leichte Schaumbildung)
- ruhiges Abschnauben
- Fallenlassen des Halses aus dem Widerrist heraus und Dehnungsbereitschaft
- konzentrierte Mitarbeit und Akzeptanz der Fahrerhilfen

! Die Losgelassenheit kann nur durch ein positives Miteinander, niemals durch Zwang erreicht werden. Zwangsmaßnahmen des Fahrers erzeugen immer Abwehrreaktionen des Pferdes.

Das Erarbeiten und immer wieder Sicherstellen der Losgelassenheit ist eine Grundforderung der täglichen Arbeit mit jedem Pferd, unabhängig vom Ausbildungsstand. Sie muss ständig, in jeder Ausbildungs- und Trainingseinheit sowie in Leistungsprüfungen und Wettbewerben erreicht und immer wieder von Neuem überprüft werden.

7.6.4.1 Anlehnungs- und Beizäumungsfehler

Anlehnungs- und Beizäumungsfehler resultieren in den meisten Fällen aus den beschriebenen Einwirkungsfehlern des Fahrers (vgl. Kap. 6.2.1 → *Typische Einwirkungsfehler – Hinweise zur Korrektur*). Ein Fahrer, der nicht ausbalanciert auf dem Kutschbock sitzt, ist kaum in der Lage, eine gleichmäßige Verbindung zum Pferdemaul herzustellen. Verstärkt wird dies noch, wenn auch die Handhaltung und Leinenführung des Fahrers unelastisch sind. Auch eine fehlerhafte Vorstellung von der Entstehung der Anlehnung und Beizäumung hat die verschiedensten Probleme zur Folge:

■ „GEGEN DEN ZÜGEL“ BZW. „ÜBER DEM ZÜGEL“

Ein Pferd, das sich gegen die Handeinwirkung des Fahrers wehrt und sich nach oben heraushebt, geht „gegen den Zügel“ bzw. „über dem Zügel“. Das Pferd hält sich dabei im Rücken fest, wodurch die Hinterhand nicht mehr richtig durchschwingen kann. Dabei tritt außerdem häufig der Unterhals hervor, die Oberhalsmuskulatur übernimmt nicht ihre natürliche tragende Funktion und entwickelt sich deshalb auch nicht positiv.

Die Ursache besteht fast immer darin, dass der Fahrer mit zu wenig Geduld und/oder Gefühl mit seiner Hand gegen das Pferd gearbeitet hat. Besteht dieses Problem schon seit längerer Zeit, bildet sich dementsprechend mehr Unterhals- als Oberhalsmuskulatur heraus. Da es in dieser fehlerhaften Haltung oft zu einer Verkrampfung der Rückenmuskulatur kommt, kann Longieren mit richtig verschnallten Ausbindezügeln in Verbindung mit intensiver Schulung des Fahrers Abhilfe schaffen. Einerseits gewinnt das Pferd so wieder Vertrauen zu einer steten Verbindung, andererseits lernt es, sich abzustößen und eine leichte Verbindung als angenehm zu empfinden. Die Oberhalsmuskulatur beginnt ihre tragende Funktion wieder zu übernehmen, und die Unterhalsmuskulatur, sich zu entspannen. Dadurch formt sich die Halsmuskulatur insgesamt entsprechend langsam um. Auch der Rücken erhält wieder die Voraussetzungen, um zum Schwingen zu kommen.

Bei der Korrektur im Gespann mit dem Fahrer sollte dieser mit seiner Hand zum Pferdemaul zunächst Kontakt halten und wieder eine vertrauensvolle Verbindung aufbauen. Erst auf dieser Grundlage kann das Pferd von hinten nach vorne an die Fahrerhand herangetrieben werden, um sich dann mithilfe von Übergängen und halben Paraden vom Gebiss abzustößen.

TIPP:

Häufiges Leinen-aus-der-Hand-kauen-Lassen und Leinen-wieder-Aufnehmen fördern das Vertrauen des Pferdes und das Geschick des Fahrers.

■ „HINTER DER SENKRECHTEN“

Einer rückwärtswirkenden Leine weichen Pferde in der Regel durch Nachgeben im Genick aus. Die Stirn-Nasen-Linie kommt dabei deutlich hinter die Senkrechte, wodurch die Losgelassenheit, die Rückentätigkeit und damit auch der Schwung bzw. die Schubkraft stark beeinträchtigt werden. Wenn kein Nachgeben des Fahrers erfolgt, wird das Pferd immer enger im Hals. Dadurch wird es ihm deutlich erschwert, sich auszubalancieren und das Gewicht des Wagens zu ziehen. Dieses Problem kann auch da-

- ! Um schwingvoll traben und galoppieren zu können, muss sich das Pferd losgelassen mit schwingendem Rücken, begleitet von einer weichen, sicheren Anlehnung, bewegen.

Wenn das Pferd sich sensibel an den Hilfen des Fahrers befindet, der Fahrer das Gespann also vor sich hat, ist er jederzeit mühelos in der Lage, im Tempo zuzulegen, ohne dass der Bewegungsablauf eiliger wird, und das Tempo zurückzuführen, ohne den Rhythmus des Bewegungsablaufs zu verzögern. Das Gespann muss hierfür nicht nur sichtbar, sondern vor allem auch für den Fahrer fühlbar losgelassen bleiben.

- ! Fließende Übergänge, bei denen der Fahrer das Gespann stets vor sich hat, sind der Schlüssel zur Schwungentwicklung.

Richtig entwickelter Schwung ist daran zu erkennen, dass sich die Sprunggelenke nach dem Abfußen vorwärts-aufwärts bewegen und nicht nur nach oben oder gar nach hinten hochgezogen werden. Die Dynamik des Schwungs entwickelt sich aus allen GROSSEN GELENKEN DER HINTERHAND (Hüftgelenk, Kniegelenk sowie damit verbunden das Sprunggelenk), die als Hanken bezeichnet werden. Sie werden durch kraftvolles Durchschwingen und Durchspringen beweglicher und beugefähiger.

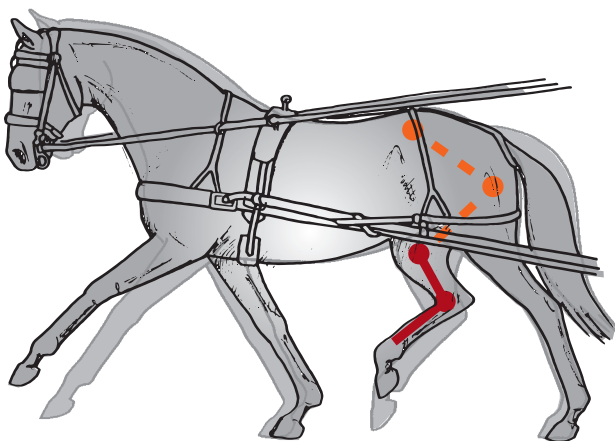
- ! Um dies zu erreichen, sollen die Pferde lernen, sensibel auf die treibenden Hilfen des Fahrers so zu reagieren, dass dem Fahrer das Gefühl vermittelt wird, von seinem Gespann „mitgenommen“ zu werden. Auch dies setzt wiederum Losgelassenheit voraus. Der Fahrer hat dann das Pferd vor sich und an seinen treibenden Hilfen.

7.6.5.1 Die systematische Förderung der Schwungentwicklung

Im Vordergrund stehen zunächst der Erhalt oder das Wiedererlangen der natürlichen Bewegungen der Pferde auch im Gespann. Jedes Pferd soll schwingvoll gehen, weil es sich über den schwingenden Rücken am besten loslassen kann und somit veranlasst wird, an die Hand heranzutreten. Bewegt sich das Pferd im Gespann weitgehend ausbalanciert, taktmäßig und losgelassen mit schwingendem Rücken und aktivem Hinterbein in sicherer Anlehnung, so ist der nächste Schritt, die Schwungentwicklung, weiter zu fördern. Soll der Schwung verbessert werden, sind besonders Übergänge

zwischen den Gangarten sowie innerhalb der Gangarten geeignet. Die Verbesserung des Schwungs erfolgt aus einem taksicheren Arbeitstempo. Die Tritte und Sprünge werden dabei rhythmisch verlängert und anschließend gefühlvoll wieder verkürzt. Beim Zulegen sollen die Hinterbeine des Pferdes weit durchschwingen, ohne dass

Abbildung 19:
Beim Zulegen soll der Rahmen des Pferdes größer werden.



Grad an relativer Aufrichtung, also an Versammlung. Diese wird nicht durch eine rückwärtswirkende Fahrerhand, sondern nur durch die systematische Ausbildung erreicht: „**VON HINTEN NACH VORNE INS GLEICHGEWICHT**“.

Auch hier gelten die **WECHSELWIRKUNGEN**, die alle Punkte der Ausbildungsskala miteinander verbinden: Es wirkt sich immer positiv aus, wenn der Schwung mit in die Versammlung genommen wird. Ein durch diese Aktivität verbesserter Versammlungsgrad ermöglicht, darauf aufbauend, wiederum eine bessere Schwungentfaltung. Beides wird umso besser gelingen, je mehr das Pferd geradegerichtet ist und damit Bewegungsenergie nicht seitlich verloren geht.

Um dem Pferd Sicherheit zu geben, ist es wichtig, **BEI DER KOMMUNIKATION MIT DEN HILFEN DES FAHRERS EINE KLARE SYSTEMATIK EINZUHALTEN**. Die Art und Weise der Hilfengebung muss für das Pferd immer nach dieser Systematik nachvollzogen werden können, ob es in der Dressur, im Hindernisparcours oder im Gelände gefahren wird. Deshalb sei hier noch einmal kurz auf die Hilfengebung hingewiesen:

Die Hilfengebung im Hindernisfahren und im Gelände unterliegt den gleichen Grundsätzen wie denen in der Dressur. Trotz der Veränderung der Anspannung und evtl. der Sitzposition kann immer noch die gleiche Einwirkung erzielt werden. Es ist immer darauf zu achten, dass das Pferd vor dem Fahrer und an den treibenden Hilfen bleibt.

Zum **AUFNEHMEN** des Pferdes, z.B. zwischen den Hindernissen, bedient sich der Fahrer **HALBER PARADEN**. Die am Pferdekörper anliegende treibende Peitschenhilfe regt das Pferd so an, mit der Hinterhand weiter unter den Pferdekörper zu treten bzw. zu springen und vermehrt Last aufzunehmen. Das ist insbesondere in Wendungen und gegebenenfalls vor Hindernissen wichtig, da gesichert sein muss, dass das Pferd dadurch jederzeit sein Gleichgewicht halten kann.

Beim **ZULEGEN** wirken die **DOSIERTE STIMMENHILFE** und der Gebrauch der Peitsche treibend und erhöhen somit den Fleiß und den Schub des Pferdes aus der Hinterhand. Das Pferd ist dabei sensibel auf diese treibenden Hilfen zu halten, damit der Fahrer es auch beim Zulegen vor sich behält. Je höher das Tempo, desto mehr bringt das Pferd sein Gleichgewicht vor den Schwerpunkt, um die Balance halten zu können. Dies muss der

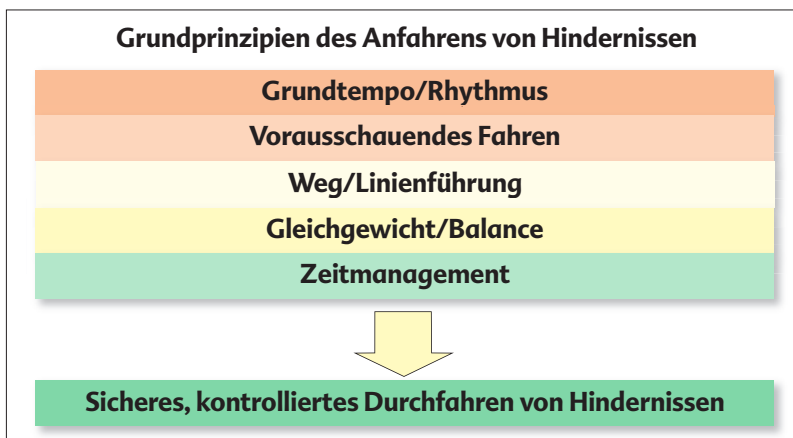


Abbildung 24