

(F)eine Kopfsache

Gute Fahrzäume sollten wie gute Lederschuhe sitzen – die Größe muss genau stimmen, das Leder muss geschmeidig sein und es darf nirgendwo drücken, sonst mag man spätestens am zweiten Tag nicht mehr darin laufen. Dennoch wird vielen Pferde zugemutet, mit einem nicht passenden oder falsch eingestellten Zaum vor dem Wagen zu arbeiten. Das Ergebnis sind Anlehnungsprobleme, Kopfschlagen und sichtbare Druck- und Scheuerstellen. Pferd & Wagen hat sich mit Sattlermeister Albrecht Mönch getroffen, um zu zeigen, wie sich feines Fahren mit einem guten, korrekt eingestellten Fahrzaum noch optimieren lässt.



Mehr Erfolg mit einem gut passenden Fahrzaum



Foto: Dr. Jürgen Schwarzl

Nicht nur Stil und Eleganz sind beim Fahrzaum entscheidend, auch die Passgenauigkeit ist wichtig. In der Regel führen falsch angepasste Fahrzüme zu Kopfschlagen oder Anlehnungsproblemen beim Pferd.



Wer heute einen Fahrzaum bestellt, lässt ihn sich am besten gleich vom Fachmann anmessen oder gibt die Maße von Maulspalte zu Maulspalte über das Genick an. Ein einfacher Strick, so Albrecht Mönch, eignet sich dafür besser als ein Maßband, vor dem die meisten Pferde scheuen.

Der Fahrzaum wurde erfunden, um das Pferd nicht nur zu bändigen, sondern auch vernunftgemäß zu lenken und zu schulen...“, beschreibt Friedrich Hammelmann 1871 die Aufgabe des Kopfgestells. Das Grundprinzip der Fahrzaum-Konstruktion mit Stirnriemen, Nasenriemen, Kehlrriemen und Backenstück findet bereits seit Jahrtausenden Anwendung, wie Bilder von Streitwagen 3.000 Jahre vor Christus zeigen. Die Gebisse wurden zu dieser Zeit aus Horn, Knochen oder Hartholz gefertigt, Metallgebisse kamen zwischen 1300 und 1200 vor Christus auf und ähnelten bereits unseren heutigen, einfach gebrochenen Reitgebissen. Die ersten Kandaren sind seit etwa 500 vor Christus belegt. Die Verwendung eines einfachen gebrochenen Gebisses in Form einer Knebeltrense, die in ein Lederhalfter eingehängt wurde, war in der Landwirtschaft noch bis zum Ersatz durch Fuhrwerke durch Maschinen üblich. Währenddessen entwickelte sich das Fahren in den Städten und das Reisen mit der Kutsche weiter und brachte eine Vielzahl an neuen Hilfsmitteln hervor, mit denen die Menschen die Bequemlichkeit, aber auch Beherrschbarkeit der Gespanne verbesserten. Dazu gehörte im 18. Jahrhundert das Fahren mit Scheuklappen und eine Vielzahl von Gebissen, Riemen und Hilfszügeln.

Die alten Fahrmeister

Hans Fellgiebel, Anfang des 20. Jahrhunderts Direktor der Reit- und Fahrschule Elmsborn, stellt fest: „Die richtige Zäumung ist von wesentlichem Einfluss auf die Zugwil-



Die Werkstatt von Albrecht Mönch ist hell und freundlich. Für jedes Geschirrtteil gibt es eine eigene Station. Diese Art von Fertigung sorgt für Effizienz und Ordnung.

ligkeit und die Geschirrtugenden des Arbeitspferdes. Deshalb ist dem Zaum, Kopfgestell oder Hauptgestell mit seinen Zubehörteilen wie Scheuklappen, Nasenriemen und Aufsatzzügeln besonderes Augenmerk zu widmen.“ Friedrich Hammelmann appelliert weiter: „Der Kutscher hat vor allem sein ganzes Augenmerk darauf zu richten, dass dem Pferde die einzelnen Teile des Geschirrs weder zu groß noch zu klein sind und dass alles der gehörigen Lage entsprechend angeschnallt ist.“ Auch Achenbach beschreibt

die genaue Lage der einzelnen Teile des Fahrzaums ausführlich in seiner Abhandlung zum Anspannen und Fahren. Stets weisen die alten Fahrmeister darauf hin, jegliches Drücken und Scheuern am Pferdkopf zu vermeiden. „Das Pferd ist nirgends empfindlicher als am Kopf. Der Zaum darf also weder hinter den Ohren, noch am Jochbein, noch am Nasenrücken, noch an den Lefzen drücken oder scheuern“, schreibt Fellgiebel und fügt hinzu, „alles Unterlegen von Filz, Rehfell oder dergleichen verschlimmert



Leder für den Fahrzaum gibt es in verschiedenen Färbungen, oben etwa in Cognac.



Blendklappen und Spieler werden mithilfe von Stanzformen zugeschnitten.



Monogramme, Wappen oder Aufsatzhaken können individuell hergestellt werden.



Tochter Julia Mönch (rechts im Bild) absolviert ihre Berufsausbildung im väterlichen Betrieb. Sie hat Spaß an der Arbeit und weiß bereits genau, wo sie gebraucht wird.

die Sache nur. Ein richtig gearbeiteter Zaum, der häufig gewaschen und getarnt wird, darf nicht drücken“. Das beinhaltet auch den Hinweis: Die regelmäßige Pflege eines Fahrzaums wirkt sich auf seinen Tragkomfort aus.

Mit oder ohne Scheuklappen

Insbesondere über die Verwendung und Lage der Scheuklappen (Blendklappen, Scheuleder) wird in der Literatur viel diskutiert. Sie sind eine Erfindung der Neuzeit und verbre-

ten sich im 18. Jahrhundert, als das Fahren mit Pferd und Wagen in den Städten stetig zunahm. Ihre Zweck war es, das Scheuen der Pferde durch plötzliche Einflüsse von außen zu verhindern, indem das Sichtfeld des Pferdes eingeschränkt wurde. Doch nicht alle Pferde reagierten gleich. Manche erschrecken, gerade weil sie die Bedrohung zwar hören, aber nicht sehen konnten. Da die Pferde viele Stunden am Tag im Geschirr arbeiteten, galten Scheuleder auch als Ursache von Augenerkrankungen bei-

spielsweise durch die Reibung der Klappen an den Wimpern, die Reflexion des Sonnenlichts, Schmutz sowie das permanente „Schie-len“ nach vorne. Dennoch hat sich das Fahren mit Scheuklappen zum Ende des 19. Jahrhunderts bei allen bekannten Fahrmeistern durchgesetzt. Es ermöglicht im Mehrspänner einzelne Pferde mit einer Peitschenhilfe zu treiben oder in eine Wendung zu bringen, ohne das andere Pferd beziehungsweise die anderen Pferde zu irritieren. Auch beim Einspanner haben Blendklappen ihre Berechtigung beim Einsatz feiner treibender Hilfen und damit sich das Pferd besser auf den Fahrer konzentriert.

Die Ansichten über die korrekte Verschnallung der Blendklappen hat sich hingegen geändert. Hammelmann gab beispielsweise 1871 noch an: „Der Zaum muss so geschnallt sein, dass, wenn er angethan, die Augen des Pferdes ein wenig unterhalb des Mittelpunktes der Scheuleder zu stehen kommen.“ Das sollte verhindern, dass das Pferd nicht über die Blendklappen hinwegsehen kann. Achenbach dagegen war 1922 überzeugt: „Die richtige Lage des Zaumes erfordert, dass die Augen des Pferdes etwas höher stehen als die Mitte der Scheuklappen, andernfalls scheuert der obere Scheuklappenrand am Schläfenbein“.

In der Literatur, unter anderem bei Benno von Achenbach und Max Pape, sind noch zwei Hilfsriemen zu nennen, die heute nicht mehr gebräuchlich sind: Der Pullerriemen nahm den Druck von den Laden, insbesondere bei der Korrektur von Pferden, die zum Pullen neigten, und er



Sitzt der Nasenriemen zu tief und zu eng, wirkt die Kandare nicht über die Kinnkette.



Um mit der Kandare korrekt einwirken zu können, gehört der Nasenriemen nach oben.



Mit einer kleinen Rundschlaufe wird er am einfachsten in der richtigen Höhe fixiert.



Bei einigen Geschirrtteilen werden die Nahtlöcher an der Maschine vorgestanz. Anschließend werden die Nähte mit der Hand vernäht und versenkt, um ein Aufscheuern zu verhindern.

wurde zum Ausheilen von Druckstellen auf den Laden eingesetzt. Er war mit einer Schlaufe am Nasenriemen befestigt, teilte sich unterhalb des Nasenbeins und endete recht und links in den Gebissringen. Ein weiterer kleiner Hilfsriemen war der Scherriemen, an den heute noch der Scher-

ring der Kinnkette erinnert. Er lief durch eine kleine Schlaufe am Kinnriemen (der untere Teil des Nasenriemens) und ermöglichte es, die Kinnkette festzubinden, sodass das Pferd nicht damit spielen konnte oder eine durch die Kinnkette aufgeschuerte Kinngrube abheilen konnte.

So weit die überlieferte Theorie. Die Praxis heute sieht oft anders aus und die Gründe dafür sind vielfältig.

Massenware statt Maßarbeit

Während zu Achenbachs Zeit Fahrgeschirre Maßarbeit waren, sind sie heute vielfach Massenware, die nicht nur über den Fachhandel, sondern auch preisgünstig im Versand- und Internethandel vertrieben werden.

Bei einem Komplettgeschirr ist in der Regel der Fahrzaum gleich dabei und hier nutzen viele Hersteller die Möglichkeit, Kosten zu sparen, um das Gesamtpaket günstig zu halten. Auch ist kein Pferdeköpfe wie der andere und so passt der gelieferte Standard, beispielsweise „Shetty“, „Pony“ oder „Warmblut“ oft nicht optimal. Typische Erfahrungen dabei sind: zu lange oder zu kurze Kehlrriemen, Backenstücke und Nasenriemen, zu weite oder zu enge Stirnriemen sowie Scheuerkanten am Genickstück. Qualitätsmängel wie schlabberige, nicht fixierbare Blendklappen, hartes und wenig gepolstertes Material, aufliegende Nähte, vorstehende Bügel an den Rosetten, drückende Schnallen sowie nicht ergonomische Zuschnitte kommen bei preiswerten Fahrzäumen oft noch hinzu. Diese Probleme löst auch der engagierte Einsatz von Lochzange und scharfem Messer nicht vollständig, von den optischen Abstrichen ganz zu schweigen.



Der Abstand sollte schließlich so eingestellt sein, dass ein Finger unter das Jochbein passt.



Der Nasenriemen selber muss so viel Luft haben, dass zwischen ihm und dem Unterkiefer drei Finger bequem Platz haben. Das gilt übrigens in gleicher Weise für den Kehlrriemen.

In diesem Fall ist der günstige Kauf zu teuer und das Geschirr landet entweder in der Krimskrams-Kiste oder bestenfalls in den Händen eines Sattlers, der rettet, was zu retten ist. Rechnet man nun die enttäuschenden Stunden mit einem widersetzlichen Pferd hinzu, wird schnell klar, dass dem Kauf eines Geschirrs besondere Bedeutung zukommt.

Kleine Details, große Wirkung

Wir möchten genau wissen, was das Geheimnis eines wirklich guten Fahrzaums ist, und melden uns bei einem der renommiertesten Geschirrmacher in Deutschland, Albrecht Mönch aus Loßburg im Schwarzwald, zum Besuch an. Mönch erfüllte sich mit der Sattlerlehre einen Lebens Traum und baute seinen Betrieb vor gut 20 Jahren auf. Seine Qualitätsgeschirre entwickelt er auf Basis alter Vorgaben und auf viel eigener Pferde- und Fahrerfahrung. Bekannte Namen aus dem internationalen Turniersport gehören ebenso zu seinen Kunden wie auch viele gewerbliche Fahrer, Traditionalisten und Freizeitfahrer. „Wer einmal gesehen hat, wie die Geschirre hier gemacht werden, kommt irgendwann wieder und bestellt eines“, ist sich der Sattler sicher, der nach wie vor mit viel Leidenschaft selbst in der Werkstatt steht. Zusammen mit sieben weiteren Mitarbeitern, darunter seiner jüngsten Tochter Julia, die gerade ihre Sattlerlehre beim Vater absol-



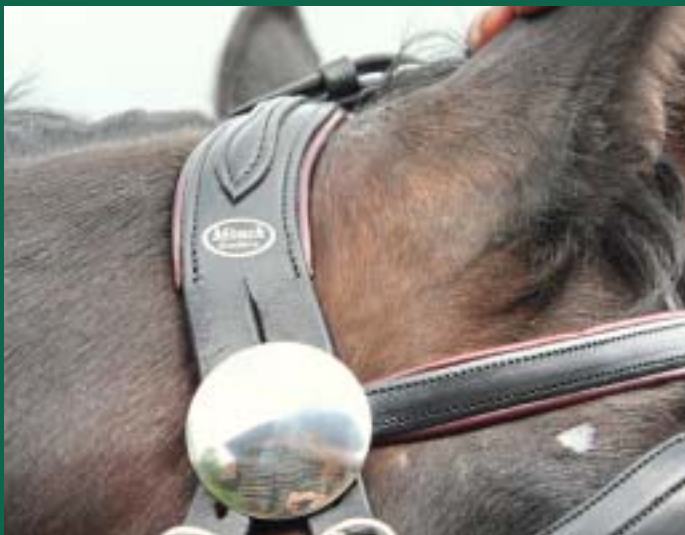
Das feine Sattlerhandwerk erfordert viel Sorgfalt und Konzentration, ob nun von Hand eine Schnalle vernäht wird oder die Einzelteile eines Kuntgeschirrs mit der Maschine.

viert, entstehen in der hellen, freundlichen Werkstatt in Handarbeit Sport-, Stil- und Prunkgeschirre. Auch das Restaurieren historischer Geschirre gehört zu Albrecht Mönchs Spezialitäten. In der ebenfalls in seinem Betrieb angesiedelten Metallwerkstatt lässt er alle Arten von Beschlägen und

Ziermonogrammen bis hin zu Kandaren fertigen. Historische Beschläge können nach Vorlage nachgegossen werden.

Qualität zahlt sich aus

Neugierig mustern wir im Ausstellungsraum der Sattlerei die Geschirre und Zäume. Von



Ein guter Fahrzaum hat ein ergonomisches Genickstück, damit die Pferdeohren daran nicht scheuern können.



Die Rosette hält Genickstück und Stirnriemen zusammen. Der Stirnriemen kann daran in der Höhe optimal eingestellt werden.

prunkvoll verzierten Modellen bis sportlich schlichten Marathongeschirren ist alles dabei. Doch egal, um welche Ausführung es sich handelt, seinen Qualitätsprinzipien bleibt Albrecht Mönch immer treu und hat sich auch von hohem Konkurrenz- und Preisdruck nicht aus dem Konzept bringen lassen. Und das zahlt sich selbst in Zeiten der Wirtschaftskrise aus, denn seine Kunden wissen, dass sie gute Beratung und eine hohe, langlebige Qualität bekommen und damit stimmt auch die Preis-Leistungs-Rechnung am Ende wieder, ist sich Mönch sicher. Kunden, die sich nicht gleich ein komplettes neues Geschirr kaufen können, rät er: „Du musst ja nicht gleich alles kaufen. Fang doch mal mit einem Fahrzaum oder Brustblatt an, irgendwann hast du dann auch das Geschirr zusammen“.

Die feinen Unterschiede zeigen sich beim Anblick der Materialien und Verarbeitungsprozesse. Nur das beste Leder von Schweizer Gebirgskühen kommt bei Albrecht Mönch ins Lager: „Unsere Kühe hier werden oft nur wenige Jahre alt, das Leder ist aber am besten, wenn eine schöne Kuh acht bis neun Kälber geboren hat“, erklärt der Sattler. Gegerbt sind die Leder nach dem englischen Verfahren, das als das beste gilt. Zur Verarbeitung kommt stets nur das glatte Rückenteil der Lederhaut – der Hals ist durch die vielen Bewegungsfalten unbrauchbar und wird abgeschnitten. Mit selbst gefertigten Metallformen werden die Einzelteile des Fahrzaums wie Nasenriemen oder Blendklappen aus dem Leder gestanzt. Das ergonomische Genickstück schneidet der Sattler mit dem „Halbmond“, einem halbrunden Messer-



Einige Arbeitsschritte erfordern ein außerordentliches handwerkliches Geschick, zum Beispiel, wenn ein Spieler eine besondere Form haben soll und es dafür keine Stanze gibt.

werkzeug, nach einer Pappschablone von Hand aus. Die geschwungenen Formen hat Mönch über die Jahre immer weiter optimiert, sodass sie heute kennzeichnend für seine Zäume sind.

Egal ob rund, angeschnitten oder eckig, der Kunde kann bei Albrecht Mönch Blendklappen in jeder Form und auf Wunsch auch mit aufgesetzten Monogrammen bekommen. Herzstück so einer Klappe ist ein vorgeformtes Blech, das zwischen den Lederausschnitten eingenäht wird. In die

Blendriemen werden Drähte eingesetzt, um die Blendklappen in Position zu halten.

Alle Lederteile des Fahrzaums werden mit einem speziellen, sehr haltbaren Garn von Hand sorgfältig zusammengenäht, zuvor werden die offen liegenden Nahtstellen eingeritzt, um die Nähte zu versenken. Nähte und Kanten werden anschließend vollständig verputzt, sodass sie sich glatt und weich anfühlen. Nirgendwo bleibt eine Stelle, die am Kopf des Pferdes drücken oder scheuern kann. Die angenähten Schlaufen werden



Einen Finger breit unter dem Ohransatz sitzt der Stirnriemen richtig. Die Schnallen von Kehlriemen und Backenstück sollen parallel liegen.



Ein Verbindungsstück zwischen Kehlriemen und Nasenriemen soll verhindern, dass sich das Pferd den Fahrzaum abstreift.



Andere handwerkliche Tätigkeiten erfordern Ausdauer, wie beispielsweise hier das Veredeln der Leinenkanten mit Knochenleim und das gleichzeitige Vorrecken der Leinen.

mit einem Eisen in Form gebracht, sodass alle Strippen problemlos hindurchgleiten.

Vor der Auslieferung behandelt Albrecht Mönch alle Geschirre mit einem speziellen Lederöl. „Viele Kunden machen am Anfang nichts, und genau das ist das Problem. Das Leder muss sich gerade zu Beginn mit Öl richtig vollsaugen, dann bleibt es weich und haltbar gegen Feuchtigkeit und Schweiß“, erklärt er.

Bei derart vielen aufwendigen Arbeitsschritten sehen wir den Preis für einen solchen Fahrzaum ab 500 Euro aufwärts

mit völlig anderen Augen. Im Vergleich dazu: ein komplettes Mönch-Einspannergeschirr fängt bei rund 3.000 Euro an.

Hauptsache richtig verschnallt

Um Passform und korrekte Einstellung der Zäume erklären zu können, packt Albrecht Mönch einen ganzen Schwung Fahrzäume in den Kofferraum seines Firmenwagens und fährt mit uns zu seinem nahe gelegenen Hof.

In mehreren Offen- und Laufställen tummeln sich auf der Hofstätte 15 Pferde, dar-

unter viele Thüringisch-Sächsische schwere Warmblüter, die Albrecht Mönch selbst züchtet. Wallach Ulig, der uns heute Modell stehen soll, hat die Wartezeit zur Freude seines Besitzers für ein Nickerchen im Stroh genutzt, sodass nun erst mal erneutes Putzen angesagt ist. Recht ungerührt lässt sich der hübsche Dunkelbraune danach Fahrzaum um Fahrzaum überstreifen. Mit wenigen, sicheren Griffen stellt Albrecht Mönche stets schnell den richtigen Sitz des Zaums her und erklärt uns, worauf es ankommt. Die wichtigsten Regeln sind in den folgenden elf Tipps zusammengefasst:

- Damit das Genickstück nicht an den Ohren scheuert, sollte es entlang des Ohrenverlaufs ausgeschnitten sein. Bei Marathon-Zäumen oder sensiblen Pferden kann es zusätzlich mit weichem Leder unterlegt sein.

- Der Spieler wird zusammen mit den Blendriemen in die Blendriemenschnalle eingehängt. Er dient bei Zwei- und Mehrspännern mit unterschiedlichen Abzeichen dazu, ein einheitliches Bild herzustellen. Er kann mit Schmuckelementen wie Monogrammen verziert werden. Bei Einspannern wird kein Spieler benötigt und auch im Marathon ist er nicht üblich, da er das Pferd nur unnötig stören würde.

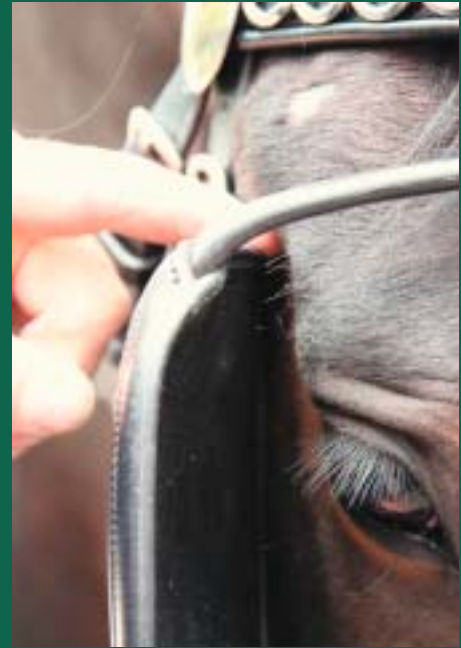
- Die Rosette dient als Schmuckelement, auf das beispielsweise Monogramme aufgebracht werden können. Sie sollte von hinten möglichst flache, kurze Bügel haben, damit sie nicht drückt. Bei einem guten Fahrzaum lässt sich die Rosette mit dem Stirnriemen verschieben beziehungsweise in die richtige Position bringen. Die Kanten der Rosette



Nach unten verjüngte Blindklappen verschaffen dem Pferd im Marathon mehr Überblick.



Der englische Nasenriemen wird aus optischen Gründen am Backenstück fixiert.



Die Blindklappen sollen nicht am Schläfenbein scheuern und sitzen einen Fingerbreit drunter.

müssen so abgerundet sein, dass sie sich nicht ins Leder drücken. Bei den heutigen Geschirren befindet sich meist auf jeder Seite eine Rosette, damit der Fahrzaum für das Ein- und Mehrspännigfahren vielseitig verwendbar ist. Bei einem Graveur können in die Rosetten auch die Namen der Pferde graviert werden, damit sich beispielsweise in einer Fahrschule die Fahrzäume auseinanderhalten lassen.

- Den Stirnriemen gibt es je nach Stil, Geschmack und Einsatzzweck schlicht gearbeitet mit einer Polsterung aus weichem Leder bei Marathonzäumen oder edler für die Stadtanspannung mit Stirnriemenzierketten. Früher wurden für die Landanspannung auch Stirnriemen aus farbigen Lacklederstreifen hergestellt. Der Stirnriemen sollte so lang sein, dass die Ohren zwischen ihm und dem Genickstück nirgends scheuern. Beim Fahrpferd gehört der Schopf immer unter den Stirnriemen.

- Der Kehlträger soll beim Fahrzaum verhindern, dass sich das Pferd selbst das Kopfgestell vom Kopf ziehen kann, wenn es sich irgendwo scheuert (zum Beispiel an der Deichselbrille). Daher wird er fester geschnallt als beim Reitpferd, aber immer noch lose genug, sodass das Pferd in der Atmung nicht behindert wird. Als Faustformel gilt, dass noch eine flache Hand dazwischenpassen sollte. Bei Zweispännern ist darauf zu achten, dass die äußere Schnalle des Kehlträgers parallel

zur oberen Schnalle des Backenstücks liegt. Teurer, aber angenehm für das Pferd sind rundgenähte Kehlträger.

Gute Sattler liefern auf Wunsch ihre Fahrzäume mit einem zusätzlichen „Kehlstößel“ aus, einem Verbindungsriemen, der zwischen Kehlträger und Nasenriemen verläuft. Er verhindert ebenfalls, dass sich das Pferd des Fahrzaums entledigt. Auch ein ausgerangierter Sporenriemen kann dafür zweckentfremdet werden.

- Blindklappen müssen eine feste Blecheinlage haben, die eine Hohlwölbung aufweist. Sie dürfen nur so hoch geschnallt werden, dass sie nicht am Schläfenbein scheuern. Die Blindklappen sitzen richtig, wenn sich das Auge im oberen Drittel befindet. Das Innenmaterial sollte stets mattes Leder sein und niemals glänzen, damit das Pferd nicht durch Reflexionen irritiert wird.

Für das Marathonfahren gibt es Blindklappen, die so geschnitten sind, dass dem Pferd ein größerer Sichtbereich nach schräg unten gewährt wird.

- In die Blindriemen muss ein fester Draht eingenäht sein, mit dem sich die Blindklappen sicher einstellen lassen, und zwar etwa in einem Winkel von 40–45 Grad vom Kopf, damit die empfindlichen Wimpern nicht berührt werden. Falsch sind Blindriemen die an der Stirn frei verschiebbar sind.

- Das Backenstück mit den angenähten Blindklappen darf nicht zu lang sein. Die Maße

passen, wenn die oberen Schnallen des korrekt eingestellten Backenstücks neben den Schnallen des Kehlträgers liegen. Das Backenstück sollte am Jochbein entlang vorbeilaufen und auf keinen Fall darüber aufliegen oder scheuern. Dazu muss der Nasenriemen ausreichend lang sein, damit er die Backenstücke nicht über die Jochbeine hochzieht.

- Viele Fahrzäume besitzen heute einen englischen durchlaufenden Nasenriemen, der durch die „Nasenriementräger“ verläuft, die an den Backenstücken eingehängt und separat in der Höhe verstellbar sind. Da die Wirkungsweise ähnlich der eines Reithalters ist, wird der Nasenriemen enger geschnallt als beim Achenbach-Nasenriemen, und zwar so, dass noch zwei Finger hindurchpassen. Die Höhe stimmt, wenn der Nasenriemen etwa einen Finger unterhalb des Jochbeinendes liegt.

- Nur in Verbindung mit dem englischen Nasenriemen kann ein Sperrriemen verwendet werden. Er ist in der Klasse S mit jedem Gebiss sowie seit 2008 auch in allen anderen Klassen in Verbindung mit einer Doppelring- oder Reittrense gestattet. Der Sperrriemen kommt bei Pferden zum Einsatz, die sich dem Gebiss durch Drüberlegen der Zunge oder Aufsperrn des Mauls zu entziehen versuchen. Bei abnehmbaren Ausführungen, die über einen normalen Nasenriemen gezogen werden, bleibt keine störende Schlaufe stehen, wenn der Sperrriemen mal nicht verwendet wird.



Der Sperrriemen zum Abnehmen passt dank Lasche an jeden Fahrzaum.

- Der Achenbach-Nasenriemen besitzt seitliche Durchlässe, durch die die Backenstücke verlaufen, und zwar bei einem Zweispänner innen drei und außen einer, bei einem Einspänner-Kopfstück sind es auf jeder Seite zwei Durchlässe. Durch die verschiedenen Durchlässe lässt sich der Nasenriemen korrekt einstellen. Kandarenbaum und Backenstück sollten eine Linie bilden. Da beim Achenbach-Nasenriemen die Kandare über die Durchlässe fixiert wird, entsteht beim Anziehen der Kandarenbäume eine Hebelwirkung auch über den Nasenriemen. Daher wird der Achenbach-Nasenriemen lockerer geschnallt als der englische. Zwei Finger sollten sich am Nasenbein noch durchschieben lassen, eine flache Hand am Unterkiefer.

Damit der Nasenriemen nicht ungewollt nach unten rutscht und die Kandare über ihre Wirkung verliert, empfiehlt Albrecht Mönch eine Sicherungsschlaufe als Abstandhalter zwischen Nasenriemen und Kandare auf das Backenstück zu schieben.

- Die Fahrkandare oder das Fahrgebiss wird häufig zu hoch geschnallt in dem Glauben, dass das Pferd dadurch gehindert würde, die Zunge über das Gebiss zu legen. Es besteht aber so die Gefahr, dass die Kandare permanent gegen die Zähne schlägt und das Pferd dies mit Anlehnungsproblemen quittiert. Das Gebiss liegt richtig im zahnfreien Raum zwischen Hakenzahn (oder wo er sitzen würde) und den Backenzähnen. Ein Mit-



Nicht jeder Fahrzaum muss so prunkvoll aussehen, aber jeder Fahrzaum sollte genau passen. Wer das beherzigt, wird ein zufriedenes Pferd haben und eine bessere Dressur fahren.

telwert für die richtige Lage ist etwa ein Fingerbreit vor dem Hakenzahn. Dies kann je nach Pferd noch etwas variieren.

- Keine Fahrkandare kann ohne die Verwendung einer Kinnkette wirken. Sie sollte, damit dem Pferd keine Schmerzen zugefügt werden, stets sorgfältig ausgedreht werden, sodass der Scherring nach vorne unten fällt. Die Länge variiert je nach Pferd und Tagesform etwas, sollte aber so eingestellt werden, dass sie spätestens bei einer Winkelung des Kandarenbaums von 40 Grad greift. Unerwünscht ist, dass die Winkelung zu groß wird. Dann spricht man davon, dass die „Kandare

durchfällt“. Auch zu eng sollte die Kinnkette nicht sein, denn dann würde der Kandarenbaum nach vorn klappen, in der Fachsprache „strotzen“. Überflüssige Kettenglieder sollten gleichmäßig auf beide Seiten verteilt werden und nach vorn gehängt werden; der Scherring fällt dann genau mittig.

Übrigens: Gerade bei Fahrpferden ist es sehr wichtig, die Zähne von einem erfahrenen Pferdedentisten oder Tierarzt regelmäßig kontrollieren und korrigieren zu lassen.

Anja Sagkob ■

In der nächsten Ausgabe erfahren Sie alles über das Kuntgeschirr.