



# Drei mal eins

Den Auftakt der neuen Pferd & Wagen-Serie über Sonderanspannungen machen die verschiedenen Anspannungsarten für drei Pferde. Anspannungsarten, die sich für Traditions-, Freizeit- und Wanderfahrer gleichermaßen anbieten.

Text: Rolf Schettler

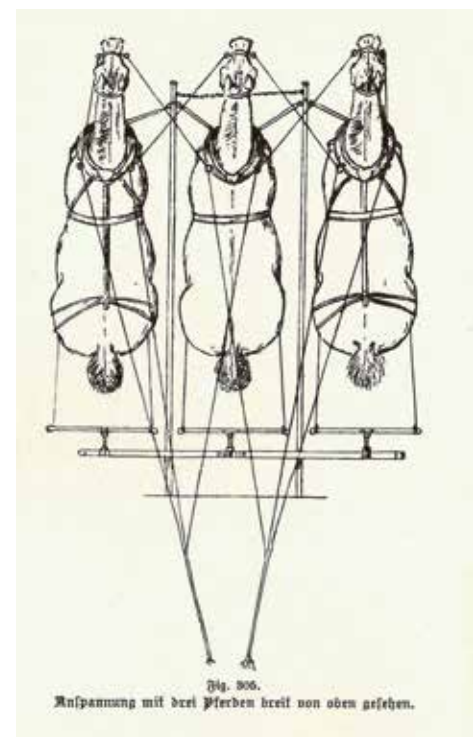
Die ursprünglichste Form, die Zugkraft von drei Pferden zu nutzen, stammt aus der Landwirtschaft. Drei Pferde ohne Deichsel nebeneinander vor den Pflug oder die Egge zu spannen, ist auf vielen älteren Abbildungen landwirtschaftlicher Anspannungen zu sehen und wird heute noch zum Beispiel bei den weitgehend ohne Verbrennungs-

motoren arbeitenden Amish People in den USA häufig praktiziert. Die Leinen der drei Pferde werden vor der Hand des Fahrers zusammengeführt, sodass die Leinenführung der eines Zweispanners entspricht. Da Wendigkeit bei diesem Verwendungszweck und die Aufhalterfunktion keine Rolle spielen, wird auch keine Deichsel benötigt.

Ganz anders ist dies, wenn drei Pferde nebeneinander vor einem Wagen zum Einsatz kommen. Im englischen Sprachraum wird diese Anspannungsart Trandem, vereinzelt auch Triga genannt, wobei die Triga eigentlich eine altrömische Anspannung vor einem Einachser war. Etwa beim Omnibus oder dem Coach Coupé, den „kleinen Brüdern“ der Coach, hat das Trandem Tradition. Der Omnibus wurde als Reisewagen für längere Strecken über Land genutzt, sodass die größere Breite dieser Anspannung, anders als etwa in den engen Straßen einer Stadt, nicht ins Gewicht fiel.

## Breit: der Dreispänner

Das Dreigespann wird meist mit zwei Deichseln gefahren, zwischen denen das mittlere Pferd eingespannt wird. In der Regel wird keine Einspanner-Gabel benutzt, da die beiden Deichseln zwar herausnehmbar, aber nach oben nicht frei beweglich an der Bracke befestigt sind. Alle drei Pferde können auf diese Weise sowohl mit Brustblatt



## Schulter an Schulter

Das Dreigespann lässt sich wie ein Zweispänner fahren, setzt jedoch einige Veränderungen am Wagen und an den Leinen voraus. Oben links im Bild ist eine beispielhafte halb feste Anspannung zu sehen. Im Bild oben rechts wurden die Süddeutschen Kaltblüter ähnlich einer Arbeitsanspannung an einer Spielwaage angespannt. Ein Klassiker ist der Dreispänner vor dem Omnibus, hier im Bild links von Siegwald Tesch sehr stilvoll präsentiert.

als auch mit Kunt mittels Aufhalterriemen mit den Deichseln verbunden werden. Die Pferde sind mit üblichen Zweispänner-Geschirren ausgestattet.

Eine Besonderheit ist beim Vorgang des Anspannens zu beachten. Das mittlere Pferd wird dabei ohne Leinen an den Wagen geführt und erst dann mit den auf den beiden äußeren Pferden liegenden Kreuzleinen verbunden. Aus Sicherheitsgründen ist es daher wichtig, das mittlere Pferd immer zusammen mit einem

Nebenpferd anzuspannen, um über die sofort zu verbindende Leine Kontrolle über das Gespann zu behalten.

Lediglich auf den ersten Blick ähnelt die Trojka-Anspannung, eine traditionelle russische Schlittenanspannung, dem Dreigespann. Ursprünglich ging in der Mitte ein starker und mit räumenden Trabbewegungen ausgestatteter Orlov-Traber, während rechts und links, jeweils stark nach außen ausgebundene, leichtere und während der Fahrt meist galoppie-

rende Pferde angespannt wurden. Allein schon diese starre einseitige Verbiegung der Pferdehalse ist heute unter Tierchutzaspekten nicht mehr akzeptabel.

In der Trojka geht das mittlere Pferd in einer Einspanner-Gabel, deren Spitzen mit der Duga, einem hochgebogenen Holzbügel, verbunden sind, die der Stabilisierung dient. Die beiden äußeren Pferde – und das ist das Ungewöhnliche – sind zwar über Stränge an der Zugleistung beteiligt, aber nicht mittels Leinen



### Pickaxe Team

Eine interessante Anspannungsart ist das sogenannte Pickaxe Team. „Ein Dreigespann“, so schrieb es Graf Wrangel 1889, „welches in Indien und am Kap vielfach für zweirädriges Fuhrwerk benützt wird...“ Die Anspannung empfiehlt sich heute vor allem, wenn drei Pferde bewegt werden sollen, aber keine Veränderungen an Wagen und Geschirr geplant sind. Wenn die Leinen zum Vorderpferd (siehe unten) außen geführt werden, wird das Handling einfacher, sie liegen an der Hand weit auseinander.



mit der Fahrerhand verbunden. Der Fahrer führt über Einspanner-Leinen nur das Mittelpferd. Eine Art Stoßzügel an den inneren Gebissringen koppelt die äußeren Pferde mit dem Mittelpferd, sodass diese nur mittelbar gelenkt werden. Eine Anspannungsart also, die präzises Fahren von Wendungen nicht erlaubt, sondern nur für Ausfahrten und weite Strecken geeignet ist.

### Spitz: das Einhorn

Eine sehr effektvolle und auch zu Ausbildungszwecken äußerst interessante

Anspannungsart mit drei Pferden ist das Einhorn, in England auch als „Pickaxe“ (engl., Spitzhacke) bezeichnet, für das jeder Zweispänner-Wagen geeignet ist. Lediglich eine Deichsel mit Viererzug-Haken an der Spitze ist erforderlich, um dort einen einfachen Ortscheit einzuhängen. Die beiden Pferde an der Deichsel werden wie ganz normale Zweispänner angespannt. Ausschließlich an den Innen- oder Außenseiten der Kopfstücke, namentlich an den Kehlrriemenschnallen, werden Vierspänner-Leinenführungsringe eingeschnallt. Das Vorderpferd ist mit einem normalen

Einspanner-Geschirr ausgestattet und wird mit einer Tandemvorderleine in ausreichender Länge (etwa 7,50 m) mit der Fahrerhand verbunden. Wer in der glücklichen Position ist, ein Vierspänner-Geschirr zu besitzen, kann die Leinen über die Leinenführungsringe am Kopfstück der Deichselperde durch den zusätzlichen oberen Leinenführungsring am Leinenschlüssel des Kammdeckels laufen lassen. Steht nur ein normales Zweispänner-Geschirr zur Verfügung, kann die Vorderleine durch die jeweils inneren Führungsringe am Kammdeckel zur Hand des Fahrers füh-



### Eine besondere Herausforderung – das Random

Für Könnern an den Leinen, die auch noch gute Kopf-Pferde im Stall haben, ist das Random sicherlich eine Herausforderung. Früher wurden Vorderleinen aus bleistiftstarken schwarzen Schnüren mit ledernen Gebisschlaufen und ledernen Handstücken empfohlen.

ren. Der Verlauf über einen Viererzug-Schlüssel ist für einen noch nicht so routinierten Fahrer jedoch deshalb angenehmer, weil die Leinen dann nicht so dicht übereinander, sondern besser getrennt sind, was das Einüben der Grifftechnik sehr erleichtert.

Die Leinenführung beim Einhorn entspricht den Tandem- beziehungsweise den Viererzug-Griffen, sodass sich das Einhorn gerade dafür ganz vorzüglich als Übungsanspannung eignet. Denn obwohl das Vorderpferd – wie beim Tandem – ohne „Nebenmann“ läuft, ist das Einhorn wesentlich stabiler in der Vorwärtsbewegung als beispielsweise ein Tandem.

Das Einhorn basiert auf der Tradition des „Vorspanns“. In Gegenden, in denen Personen- oder Lastentransporte im Zweispänner bewältigt wurden, standen an Streckenabschnitten mit starken Steigungen oder mit besonders tiefen Böden häufig Reitburschen mit aufgeschirrten Pferden und Ortscheit bereit, um gegen ein paar Taler für die Steigungsstrecke zusätzliche Zugkraft bereitzustellen. Oben angekommen, wurde wieder abgekoppelt und der Reitbursche ritt zurück an den Fuß der Steigung, um auf den nächsten Kunden zu warten.

Das Einhorn wird ganz selten auch in der umgekehrten Form angespannt, das heißt, zwei Vorderpferde werden vor einen Einspanner gespannt. Diese Anspannungsart ist eine reine Schau- und Präsentationsanspannung, bei der dem Gabelpferd eine Vierspänner-Vorderbracke mit zwei Vorderortscheiten an den Kumtbügel gehängt wird, was weder besonders elegant noch zweckmäßig ist. Die beiden Vorderpferde werden mit einer Vierspänner-Vorderleine ebenfalls mit den üblichen Viererzug-Griffen gefahren.

### Schlank: das Random

Die Königsklasse der Fahrkunst ist das Random, also die Anspannung von drei Pferden voreinander. Eine ausgesprochen fragile, sehr feinfühlig und mit sehr schneller Grifftechnik wie ein Sechsspänner zu fahren. Da das Vorderpferd (wenn überhaupt) nur mit größter Übung für Peitschenhilfen erreichbar ist, benötigt man ein sicher vorausgehendes Pferd, das gleichzeitig genügend nervenstark ist, um bei unvorhergesehenen Hindernissen nicht unversehens kehrt zu machen. Dieser Fall ist übrigens auch der Grund dafür, warum Tandem und Random möglichst mit ein-

achsigen Wagen gefahren werden sollten, da ein Gespann im Krisenfall leichter durch Rückwärtsrichten wieder in Reihe gebracht werden kann, als wenn man dies nach vorn versuchen würde. Bei einem vierrädrigen Wagen ist der Spielraum nach hinten infolge des Drehkranzes und der Kippgefahr des Wagens sehr stark begrenzt.

Das Random kann wie das Tandem sowohl mit Doppelortscheiten als auch mit langen Strängen gefahren werden, wobei aus Sicherheitsgründen die langen Stränge immer zu bevorzugen sind, gerade unter dem Aspekt der Pferdeschonung. Allzu leicht schlägt ein Doppelortscheit dem Pferd entweder auf die Karpalgelenke (wenn das Vorderpferd zu sehr aus dem Zug kommt) oder unter das Kinn (wenn das Vorderpferd plötzlich in den Zug springt).

Aus alledem wird klar: Der höhere Fahr-sport ist nicht nur im Vierspänner möglich, auch mit drei Pferden ergibt sich eine ganze Vielzahl hervorragender Möglichkeiten, seine „Driving Skills“ deutlich zu verbessern. Und wie immer im Fahr-sport gilt: Übung macht den Meister, aber bitte unter fachkundiger Anleitung. ■