Wuppertal. Vor einigen Tagen geriet ein Pferd auf dem Transport von New York nach Europa kurz nach dem Start in Panik, versuchte aus seiner Box zu springen, blieb mit den Vorderbeinen an der Begrenzung hängen, verletzte sich und musste später eingeschläfert werden, nachdem der Pilot den Flug abgebrochen hatte und zurück in die USA geflogen war. Sagte man,früer meist, fliegen sei weniger anstrengend als lange Reisen in einem Transporter, so ist doch einiges für die „fliegenden Pferde“ zu beachten, wie der bekannte Pferdedoktor Peter F. Cronau in einer bereits früher veröffentlichten Darlegung festhielt.

Bei stetig steigendem Interesse für den Pferdesport – sei es der Breiten- oder der Spitzensport – und dem zunehmenden Mobilitätsanspruch von Mensch und Pferd und anwachsenden „Bewegungen“ zwischen Stall, Rennbahn und Turnierplatz, besteht auch ein verstärkter Bedarf an Kenntnissen um die Transportmodalitäten. Pferdetransporte können stressbeladen sein. Reiter, Pferdebesitzer, Trainer und Transporteure können Maßnahmen ergreifen, um dem Pferd den Transport und den physiologischen Druck eines Transportes zu erleichtern. Zugegebenermaßen müssen nicht alle Erkenntnisse für den Pferdetransport neu erfunden werden. Es ist aber wichtig – und das wird in diesem Artikel als Ziel verfolgt – die bestehenden Forschungsergebnisse und Erkenntnisse zu suchen, zu kanalisieren und ggf. konstruktive Rückschlüsse daraus zu ziehen.

Geschichte des Pferdetransports

Von Pferdetransporten kann man natürlich erst sprechen, seitdem diese überhaupt stattgefunden haben. Die verschiedenen Transportmittel haben unterschiedliche Anfangsdaten.

Der erste belegte Transport von Pferden auf dem Landweg in der Neuzeit datiert aus dem Jahr 1867. Die Vollblüter in England pflegten vor diesem Zeitpunkt zu den Rennen geritten zu werden, um dann nach dem Rennen auf ebensolchem Weg in den Heimatstall verbracht zu werden. Dass bei vielen Pferden nach dem Transport „per pedes“ die Luft schon raus war, ist verständlich. So kam es nicht von ungefähr, dass Rennpferde 1867 das erste Mal in einer hängerähnlichen Konstruktion transportiert wurden. Das motorbetriebene Zugfahrzeug war noch nicht erfunden. So wurden die Rennpferde von Pferden gezogen. Damit verkürzten sich die Transportzeiten um mehr als die Hälfte. Auch wird berichtet, dass bei längeren Transporten die Zugpferde gewechselt wurden. Der erste derart durchgeführte belegte Pferdetransport ging von Newmarket zur Galopprennbahn Epsom in London. Andere Quellen sprechen von ersten nachgewiesenen Transporten durch pferdegezogene Wagen im Jahr 1771, als ein Hengst

wegen seiner „empfindlichen Füße“ mittels eines von Pferden gezogenen Hängers in ein Gestüt verbracht worden sei.

Nachdem 1924 der erste erwähnte Flugtransport stattfand, wurden wenige Jahre später erstmals nach dem 2. Weltkrieg im Jahr 1954 sechs Springpferde von Düsseldorf aus über den Atlantik geflogen. Die Reiter waren Helga Köhler, Fritz Tiedemann und Hans Günter Winkler, der als erster Deutscher Reiter auf dieser Tour den Großen Preis von Harrisburg in den USA auf Halla gewann.

Im Galopprennsport werden Pferde von England (Newmarket) manchmal am Sonntagvormittag nach Paris geflogen, um dort an Rennen teilzunehmen. Gleich nach den Rennen geht es dann zurück in den Heimatstall. Der Flug dauert in der Regel nur ca. 50 Minuten. Neben einem Airbus 320 (manchmal nur mit 1 Pferd an Bord) wird auch der Jumbolino (Avro RJ) genutzt, der bis zu sechs Pferde laden kann. Im Privat-Jumbo von Scheich Maktoum al Maktoum werden gelegentlich auch Pferde transportiert.

Schiffsreisen mit Pferden sind schon im Altertum durchgeführt worden, und wurden bei Herodot bereits im 5. Jahrhundert v.Chr. beschrieben. Auch die spanischen Pferde, die bei der Entdeckung oder Eroberung Nordamertikas im Jahr 1492 und später nach Amerika gebracht wurden, transportierte man auf dem Schiffsweg. Pferde und Maulesel waren 1597 mit der Spanischen Armada dabei. Als die Armada Schottland umsegelte und kaum mehr Trinkwasser an Bord hatte, wurden die Pferde einfach über Bord geworfen. Einige dieser Tiere sind an Land geschwommen. Es wird behauptet, dass in England von diesem Augenblick an, da man später die berühmten Araberhengste geschenkt bekam, bereits eine Population von Stuten im Land vorhanden war, die über andalusisches Blut verfügten, und dass deswegen das Vollblutpferd so schnell gezüchtet werden konnte.

Der erste Transport per Eisenbahn wird um 1840 datiert, nachdem am 07. September 1835 in Deutschland die erste Bahnlinie zwischen Nürnberg und Führt in Betrieb genommen wurde.

Schließlich spielten der Transport mit dem Zug im 1. Weltkrieg, zwischen den Weltkriegen, im 2. Weltkrieg und auch danach eine wichtige Rolle. In den Nachkriegsjahren reisten viele Pferde zum CHIO nach Aachen mit dem Zug an. Für Zugreisen von Meldorf (Holstein) nach Aachen (575 Straßenkilometer) benötigte man im Eisenbahnwaggon rund drei Tage. Die Waggons wurden an Personenzüge angekoppelt, in einem Wagen waren zwischen drei und sechs Pferde untergebracht, in der Mitte wurden Heu, Stroh, Sattelkisten deponiert, auch die Reiter saßen

dort. Am Waggon hingen außen Strohbüschel, damit die Bahnbeamten wussten: Aha, da werden Pferde transportiert. So wurden beim Rangieren die betreffenden Wagen nicht einfach abgestoßen, sondern ohne größere Hektik auf andere Gleise geschoben. Getränkt wurden die Pferde auf den Verschiebebahnhöfen. Angekommen in Aachen, wurden die Pferde über Rampen entladen, gesattelt und durch die Stadt zu den einzelnen Bauernhöfen geritten, wo die Pferde damals untergebracht wurden. Meistens hatten die Reiter noch ein anderes Pferd an der Hand.

Anforderungen an die Durchführung von Pferdetransporten

Allen Transportmitteln gemeinsam ist der Umstand, dass die Pferde beim Transport in ein Umfeld verbracht werden, das den Bewegungs- und Luftraum einschränkt. Ausgehend von dem naturnahen Habitus, dass das Pferd ein Bewegungstier ist, erfährt es durch einen Transport immer eine Einschränkung der natürlichen Haltung. Unter naturnahen Bedingungen bewegen sich Pferde im Sozialverband zur Futteraufnahme bis zu 16 Stunden täglich. Theoretisch benötigt das Pferd im Stall einen Luftraum von 60qm, die Stallgasse eingeschlossen. Geht man von den üblichen Maßen einer Pferdebox von 3 x 3 Metern aus, benötigt man theoretisch für diese Vorgabe eine Stallhöhe von fast 6 Meter, was in praxi nur äußerst selten anzutreffen ist.

Eine andere Faustregel zur Boxengröße sei zusätzlich erwähnt. Widerristhöhe mal zwei, diese Zahl zum Quadrat ergibt die Boxengröße bzw. Liegefläche. (Beispiel: Mittelpony: 1,50 x 2 = 3, diese Zahl ins Quadrat gesetzt, ergibt 9m2). Das bedeutet, dass ein Mittelpony eine Boxenfläche von 9qm benötigt (Leitlinien zur Beurteilung von Pferdehaltungen unter Tierschutzgesichtspunkten). Diese Faustzahlen gelten natürlich für die reine aber auch für die kombinierte Stallhaltung mit der Möglichkeit eines Auslaufs.

Mangelnde Bewegung bedingt Schäden am Bewegungsapparat. Darüber hinaus behindert Bewegungsmangel die Selbstreinigungsmechanismen in den Atemwegen. Außerdem werden der Hufmechanismus und der gesamten Stoffwechsel beeinträchtigt.

Es ist offensichtlich, dass sämtliche Richtlinien für die Stallhaltung im Hinblick auf einen Transport nicht eins zu eins übernommen werden können. Dafür ist generell schon die Masse der verschiedenen Transportmittel einfach zu unterschiedlich. Da der Transport in Mitteleuropa und respektive auch in Deutschland meistens auf der Straße mit dem Pferdehänger durchgeführt wird, soll nachfolgend dieser Transportmodus bevorzugt beachtet werden.

Seit 2002 ist das Fahren mit Pferdehänger in Deutschland gesondert geregelt. Beträgt das zulässige Gesamtgewicht des Hängers mehr als das Leergewicht des Zugfahrzeugs ist nach den gültigen Bestimmungen der Führerschein CE (Lastkraftwagen mit Anhänger) vorzuweisen. Auf Antrag kann der alte Führerschein der Klasse 3 auf die Klasse CE erweitert werden6. Die zulässige Anhängelast ist entscheidend für den Pferdetransport. Ein wichtiger Faktor ist das Leergewicht des Hängers. Das deutsche Durchschnittswarmblutpferd wiegt etwa 600 kg.

Für gewerbliche Pferdetransporte bzw. wirtschaftliche Tätigkeit oder für einen Transport mehr als 65 Kilometer ist gemäß Tierschutztransportverordnung bzw. EG-Verordnung Nr. 1/2005 ab dem 05. Januar 2007 „Sachkundenachweis Tiertransport“ erforderlich. Diese Bestimmung gilt nicht, wenn der Pferdetransport zu rein privaten Zwecken dient. Der Sachkundenachweis muss nach einem Vorbereitungslehrgang mit anschließender Prüfung erbracht werden.

Natürlich existieren auf EU-Ebene Vorgaben, die den Transport von Tieren regeln.Als Veterinär in den verschiedensten Funktionen wurden Transporte von mir persönlich begleitet. Hierzu zählen regelmäßige Flugbegleitung mit den verschiedensten Fluggesellschaften.

Pferdetransporte zu Schiff erfolgten meist von Zeebrugge und Travemünde aus, Zielorte waren Hickstead in England und Helsinki in Finnland zum Beispiel. Meine längsten Transportbegleitungen auf der Straße waren die Zielorte Plovdiv in Bulgarien (4130 km hin und zurück) und Lissabon (4710 km hin und zurück). Die Fahrt startete jeweils in Warendorf.

Viele Autoren haben sich mit Problemen des Pferdetransports beschäftigt. Nachdem man die Bedeutung einerseits hinsichtlich der Gesunderhaltung des Pferdeindividuums erkannt, andererseits aber auch die wirtschaftliche und sportfachliche Bedeutung als bedeutsam eingeschätzt hat, wurdedie Grundlagen- und fachbezogene Forschung intensiviert.

Vorbeugung

Da das Spektrum der zu transportierenden Equiden sehr breit ist, angefangen vom Fohlen bis zum erfahrenen Sportpferd, müssen individuelle Vorkehrungen getroffen werden. Das bezieht sich zunächst einmal auf das Transportgerät. Von den rein formalistischen Fakten

(Führerschein, Stützlast, Anhängelast, Gesamtgewicht, Kennzeichenbeleuchtung, Bremslicht, Blinker usw.) abgesehen, ist die Anhängevorrichtung zu prüfen. Die Laderampe sollte mit einem nicht rutschenden Boden versehen sein, gut und sicher zu verschließen. (Splintsicherung usw.). Auf hervorstehende Teile wie Nägel, Verzinkungsleisten, Holzsplitter usw. soll geachtet werden. Die Anbindevorrichtung im Hänger muss gesichert sein, die Trennwände müssen fest einrastbar sein. Alle diese Eventualitäten können für etwaige Verletzungen kausal verantwortlich sein. Der Hänger ist für das Verladeprocedere pferdegerecht zu platzieren, ggf. mit einer Seite zur Wand, Sonnenstand beobachten (nicht gegen die Sonne) ebener Boden, wenn möglich ist eine Rampenhilfe (schiefe Ebene) von Nutzen. Führleinen sind bereit zu halten, ggf. Heunetz einhängen, Möhren bereit halten. Sauberkeit und Hygiene sind zu beachten. Das Transportfahrzeug sollte nach jeder Benutzung gereinigt werden, der Rampe sollte besondere Beachtung zukommen. Da diese des Öfteren nach unten geklappt bleibt, ist sie oft rutschig und mit Mist verunreinigt. Beides zusammen ergibt ein potentielles Rutschrisiko. Da die Atemwege ein hohes Potential an möglichen Erkrankungen darstellen, sollte dem Bereich des Kopfes im Transporter resp. auch den Anbindevorrichtungen (Strick, Kette, Trennbalken, Anbinderinge usw.) besondere Reinigungsaufmerksamkeit gewidmet werden.

Einige Hängerkriterien sind von Wichtigkeit:

-

Verladehöhe des hinteren Hängerbereichs für einfachen Ein- und Ausstieg

-

Kopffreiheit

-

Straßenlage duch Comfort-Federungsfahrgestelle

-

Auslösbare Boxenstangen hinten und vorne

-

An Pferdegröße angepasste Trennwand

-

Keine scharfe Kanten, abgerundete Materialen

-

Wirksame Isolierung, auch von unten wegen der Straßenhitze

Verletzungen

Vom Zeitablauf kann man drei Phasen von Verletzungsursachen beobachten:

1.

Beim Verladen

2.

Während des Transportes

3. Beim Entladen

Die typischen Verletzungen beim Verladen entstehen durch seitliches Abrutschen von der Rampe. Hierbei „schrabbt“ die Haut meistens nach oben. Da sie vorwiegend gequetscht wird, dauert die Wundheilung relativ lang. Auch ist sogenanntes „wildes Fleisch“ (Caro luxurians) in der Regel zu erwarten. Durch spontane Wundreinigung und Anlegen eines Verbandes kann man diesem Phänomen vorbeugen. Glatte Zusammenhangstrennungen der äußeren Haut sollten genäht werden. Ist das Trauma gravierender, sollte immer mit Verletzungen der Unterhaut, Knochenhaut und den Griffelbeinen gerechnet werden. Zur Abklärung der Verletzungstiefe ist eine Röntgenaufnahme angezeigt. Es sollte nicht ausdrücklich betont

werden, dass zumindest Halfter und Führstrick unverzichtbar sind. Aber auch trotz dieser Vorsorge reißen sich Pferde beim Verladen immer wieder los. Nach hinten sich überschlagende Pferde sind keine Seltenheit. Deshalb gilt der Grundsatz: Nicht loslassen! Das klingt weise, loslassen ist aber trotzdem eine Option, wenn der Mensch selber gefährdet wird. Deshalb ist zumindest daran zu denken, Hoftor oder andere mögliche Schließmechanismen am Verladeort zu bedenken.

Befindet sich das Pferd erst auf dem Transporter, ist angebunden, die hintere Boxenstange und die Laderampe geschlossen und gesichert, kann die Verladephase als abgeschlossen betrachtet werden.

Merke: Gemäß „Murphys Law“ kann alles während des Transportes passieren, was überhaupt möglich ist, aber niemand annimmt, dass es passieren könne. Das fängt an, dass das Pferd über die vordere Stange springt. Das kann mit einem Bein passieren, gelingt aber auch mit beiden Beinen. Eine häufige Komplikation entsteht, wenn die Trennwand nicht gesichert ist und diese „auf die Reise“ geht. Von den panikähnlichen Reaktionen der Pferde, von Körper- bis zu Beinverletzungen, sind sämtliche Varianten möglich. Der Super-GAU ist das Durchbrechen des Bodens. Ich habe erlebt, dass die Hufe durch den durchgetretenen Boden auf der Straße „abgeschliffen“ wurden. Ich habe auch erlebt, dass ein Pferd in einem 6-er Transporter (face to face) über die vordere Trennwand gesprungen ist und in dem Zwischenraum zu Stehen kam, wo sonst nur Sattelkisten oder Futter gelagert werden. Zudem war in diesem Zwischenraum nur eine kleine Türe, durch die das Pferd nicht hindurch konnte.

Kritische Situationen entstehen auch beim Entladen aus dem Flugzeug. Ich habe erlebt, dass trotz Beachtung aller Eventualitäten, ein Pferd beim Herunterfahren des Gabelstablers (Highloader) aus halber Höhe aus dem Container gesprungen ist. Gott sei Dank, dass außer einigen Hautabschürfungen und Prellungen keine größere Verletzungen daraus resultierten, und das Pferd nach zwei Erholungstagen an dem CSIO in Calgary teilnehmen konnte.

Schließlich soll auch von der Möglichkeit des Umkippens eines Hängers berichtet werden. Die Hängerinnenhöhe beträgt normalerweise 2,30 m, die Innenbreite 1,20 m bis 1,65 m. Da sich das Pferd nach dem Umkippen zwangsweise in Seitenlage befindet, versucht es oder ggf. auch beide Pferde instinktiv auf den Beinen zum Stehen zu kommen, was sich aus erkennbaren Gründen nicht so einfach gestaltet. Letztlich musste das Dach mit einer „Schleifhexe=Trennscheibe“ abgetrennt werden. Mit diesem Gerät, was nicht unbedingt zur Transportausrüstung gehört, wurden auch wie im oben beschriebenen Fall, die Zwischenwände demontiert. Gewöhnlich braucht man zur Verwendung dieses Gerätes natürlich eine 220 V Stromquelle, was im Einzelfall doch zu Schwierigkeiten führen kann.

Innere Erkrankungen

Viele Besitzer sind der Ansicht, wenn sie dem Pferd Gamaschen anlegen, Heunetze anbringen und die Pferde im Transporter ordentlich angebunden sind, dass damit der Transportvorsorge Genüge getan ist. Nur die wenigsten denken an eine potentielle Gefahr für die Lungen des Pferdes. Die Atemwege des Pferdes zeichnen sich durch eine besondere Sensibilität aus. Chronisch obstruktive Pulmonary Disease (COPD), Nasenbluten, Pleuropneumonie und Erkrankungen der Nasennebenhöhlen einschließlich der Luftsäcke sind Erkrankungsformen, wofür das Pferd anscheinend „prädestiniert“ ist. Es ist bekannt, dass im Anschluss nach längeren Transporten die wohl prognostisch als schlimmste Transportkomplikation zu bezeichnenden Rippenfell- und Lungenentzündungen in akuter, subakuter und chronischer Form auftreten. Als Ätiologie vermutet man das Zusammentreffen von Stress, Virusinfektion, herabgesetzter mukoziliärer Clearance (Dyskrinie), Aspiration und schlechter Luft. Kolik und Dehydration sind weitere Komplikationen die in Zusammenhang mit einem Transport auftreten können. Eine wesentliche Rolle bei der „schlechten Luft“ spielt der Ammoniak (NH3). Ammoniak entsteht bei der Zersetzung tierischer Exkremente, wobei Gas in die Luft gelangt, beim Einatmen ätzend auf die Schleimhäute wirkt und systemische Schäden in den Atemwegen verursacht. Die Länge eines Transportes ist nicht das einzige Risiko. Pferde nehmen weniger Wasser zu sich und fressen weniger oder gar nicht während eines Transports. Die dadurch verursachte folgenschwere Dehydrierung reduziert die Abwehrmechanismen in der Lunge. Das Anbinden mit hoher Kopfhaltung sind weitere negative prädisponierende Faktoren, um die Entstehung einer transportbedingten Infektion zu begünstigen.

Pleuropneumonie, „Shipping fever“

Pathologisch-anatomisch handelt es sich um eine Entzündung einer oder beider Lungen und/oder des Rippenfells (Pleura). Wegen der relativ ungünstigen Prognose darf diese Erkrankung als die wohl gefährlichste Folge eines Pferdetransportes angesehen werden. Zugegebenermaßen existieren auch andere Noxen, aber die Weltliteratur beschreibt unzweideutig den kausalen Zusammenhang zwischen langen und anstrengenden Transporten und dem Auftreten der Pleuropneumonie. Fakultativ krankmachende Erreger werden durch die Reduzierung der Anzahl der Alveolarmakrophagen, durch die stressinduzierte Stimulation der Synthese von Prostaglandinen, plötzlich virulent, da sie die Phagozytose und Chemotaxis herabsetzen. Dabei kommt es wegen der stressinduzierten Erhöhung des Cortisol-Spiegels zu einer Reduktion der Immunabwehr.

Anzeichen von Pleuropneumonie (Shipping Fever)

-

Lethargie, Appetitlosigkeit, reduzierte Anteilnahme

-

Husten

-

Nasenausfluss, der u.U. übel riecht

-

Erhöhte innere Körpertemperatur

-

Flache Atmung

-

Der Brustkorb ist schmerzhaft, weswegen Pferde sich ungern bewegen und ungern ablegen

Sollten die beschriebenen Anzeichen auftreten, ist schnelle tierärztliche Hilfe vonnöten. Nach einer Erstversorgung muss das erkrankte Tier unverzüglich in eine Klinik verbracht werden, da Diagnosestellung, Einleitung aufwendiger Maßnahmen und Überwachung nur stationär garantiert werden können. An dieser Stelle werden die Therapiemaßnahmen nicht näher beschrieben. Das kann in den einschlägigen Lehrbüchern nachgelesen werden. Eine Maßnahme soll jedoch hier erwähnt werden. Im Zusammenhang mit der Pleuropneumonie kommt es fast immer zu einer nicht unerheblichen Flüssigkeitsansammlung im Brustraum. Diese Flüssigkeit muss neben anderen vielfältigen therapeutischen Maßnahmen sozusagen täglich abgehebert werden. Dazu bedarf es eines speziellen Zweiwegekatheters, mithilfe dessen einerseits Spülflüssigkeit zugeführt werden kann, andererseits durch ein zweites

Röhrchen geeignet ist, den sehr hohen Flüssigkeitsmengen (bis zu 80 Liter) Abfluss zu gewähren.

Der von Willi Melliger (Schweiz) gerittene Warmblutwallach „True Blue“ erkrankte auf einem Transport nach Göteborg an Shipping Fever. Nach maximaler medizinischer Betreuung unter willkommener Hinzuziehung erfahrener Humanpulmologen gelang es einerseits das Leben des Pferdes zu erhalten und andererseits ihm wenigstens einen sportlichen Einsatz auf mittlerem Niveau nach fast zwei Jahren Behandlung und Rekonvaleszenz wieder zu ermöglichen. Bei der Erkrankung der Pleuropneumonie treten perakute, subakute und chronische Verlaufsformen auf. Die Überlebensrate an Pleuropneumonie schwer erkrankter Pferde wird mit 30% angegeben.

Dehydrierung

Das im internationalen Sprachgebrauch als Dehydration bezeichnete Phänomen beruht meist auf der reduzierten Trinkwasseraufnahme während des Transports. Systematisch durchgeführte Gewichtsmessungen vor und nach einem längeren Transport (anlässlich des Sammelfluges zu den Olympischen Spielen 1996 nach Atlanta USA) zeigten auf, dass Gewichtsverluste bis zum Einstallen auf dem Olympiagelände z.T. über 30 kg betrugen, was etwa 5% des Körpergewichts ausmacht. Dieser Gewichtsverlust wurde dem Wasserverlust des Körpers zugeschrieben. Am Zielort und unter artentsprechenden Verhältnissen konnte der Verlust relativ schnell wieder kompensiert werden. Der Vorgang kann durch Elektrolyt-Infusionen natürlich beschleunigt werden. Die Dehydrierung führt zu einer Eindickung des Blutes, Verschiebungen des Hämatokrit-Wertes und im Intestinaltrakt zu Verstopfungen, die ihrerseits zu den im nächsten Kapitel beschriebenen Koliksymptomen führen. Im Flugzeug können die Pferde nicht entladen werden, außerdem trinken viele Pferde einfach nicht in diesem ihnen nicht vertrauten Umfeld. Eine Lösung, wie man Pferde im Flugzeug animieren könnte, Wasser aufzunehmen, existiert nicht. Die meisten Pferde trinken zu Hause aus einer automatischen Tränke. Somit ist es ratsam, die Pferde zu Hause zu trainieren, aus einem Eimer zu saufen. Auf Transporten auf der Strasse hilft nur ausladen, einstallen und die Wartezeiten einhalten. Dadurch nehmen die meisten Pferde Wasser auf.

Kolik

Der Begriff Kolik ist ein Symptom und ein Überbegriff für verschiedene Ursachen. Die häufigste transportinduzierte Kolikform ist die Verstopfungskolik. Sie entsteht durch Bewegungsmangel

und die bereits beschriebene reduzierte Wasseraufnahme während eines Transports. Zur Prophylaxe werden empfindlichen Pferden per Nasenschlundsonde vorab Paraffinöl verabreicht. Bekannt ist auch die prophylaktische Verabreichung von Omeprazole per os, um die Sekretion der Magen- und Darmeigendrüsen zu neutralisieren und den pH-Wert nicht unphysiologisch absinken zu lassen. Ein Patentrezept, wie man Koliksymptome verhindern kann, existiert nicht. Unter Beachtung den von mir erwähnten vorbeugenden Maßnahmen kann das Auftreten von Koliken während des Transports allenfalls minimiert werden.

Andere Erkrankungen

Pferde können frische Luft ganz gut vertragen, auch wenn diese kalt ist. Schließlich leben Pferde in der Natur auch draußen bei Minusgraden. Das vielzitierte Adaptionsvermögen hat sich auch im Lauf der Evolution nicht verändert. Es ist der Mensch, der im Rahmen der Domestikation die Probleme für die Kreatur Pferd verschuldete. Früher wurden die Pferde nicht geschoren, es gab weder Klimaanlagen noch Heizungen im Stall. Dennoch bereitet Zugluft den Pferden Probleme. Von Zugluft spricht man, wenn der Windzug mehr als 2,1 Meter pro Sekunde beträgt. Die Zugluft kann das Auge betreffen, was besonders im Flugzeug durch die in Kopfhöhe befindlichen Austrittsdüsen der Klimaanlage zu Entzündungen führen kann (Kerato-Konjunktivitis). Immerhin kann durch die damit verbundene Lichtscheu und ein krampfhafter Lidschluss zu Unannehmlichkeiten führen und natürlich die „Performance“ erheblich beeinflussen. Mit konsequenter Salbenbehandlung ist das Problem jedoch in Griff zu bekommen. Es sei angemerkt, dass bei Salbenbehandlung mit Cortison am Auge, die Resorption kein Niveau annimmt, was zu dopingrelevanten Titern in Blut und Urin führt.

Wegen der beschriebenen Veränderungen im Mikroklima des Pferdetransports kommt es zu Erkältungserkrankungen, die zu Husten, Nasenausfluss und kurzfristigen Beeinträchtigungen des Wohlbefindens führen. Ein Tierarzt sollte den Grad der Erkrankung und die Behandlungsbedürftigkeit beurteilen.

Auf mögliche Vergiftungen durch Gase resp. Auspuffgase soll hingewiesen werden. Auf der Fahrt mit einer Schiffsfähre wurden die Auspuffgase der Antriebsmotoren unglücklicherweise in den Frachtraum geleitet, wo sich die Pferde auf den Transportern befanden. Trotz eingesetzter Ventilatoren und Öffnung aller Luken erkrankte ein Pferd an einer Abgasvergiftung, was in der Folge unglücklicherweise auf der Rückfahrt von Turku nach Travemünde spontan zu Tode kam. Später wurde bekannt, dass das Pferd bereits vorher an Erkrankungen der unteren Luftwege behandelt worden war. Einmal mehr soll darauf hingewiesen werden, dass das Transportrisiko deutlich größer ist, wenn Pferde an respiratorischen Erkrankungen leiden oder gelitten haben.

Vorbeugende Maßnahmen (gültig für Transport auf der Straße, im Flugzeug oder Schiff)

Der konstruktionsbedingte Mangel an Luftraum kann durch geeignete Hilfsmittel nur reduziert aber nicht ersetzt werden. Mehrere Maßnahmen können ergriffen werden:

1.

Bei längeren Transporten nur 1 Pferd im Doppelhänger, 3-Pferdehänger besetzt mit drei Pferden für längere Transporte (mehr als 8 Stunden) nicht geeignet, Stichwort: Stocking density

2.

Boden der Stehfläche mit staubarmem Material einstreuen

3.

Beim Anhalten urinhaltige Streu und Dung entfernen

4.

Eine vorausschauende Transportplanung ist sehr wichtig. Wo werden Pausen eingelegt? Wo und wie kann ein Tierarzt bzw. eine Pferdeklinik erreicht werden? Notfallmanagement sollte vorher angedacht werden. Erste Hilfe Koffer im Fahrzeug (Mullbinden, Esmarchschlauch, Wundspray, Fliegenmittel usw.)

5.

Zugfreie Frischluft muss gewährleistet sein, Vorsicht: Auspuffgase!

6.

Pferde mit vorberichtlich bekannten respiratorischen Erkrankungen sind besonders gefährdet

7.

Pferde sollten nicht hoch angebunden werden, der Kopf sollte möglicherweise so angebunden werden, dass auch hinreichend Bewegungen nach unten möglich sind.

8.

Wasserzuführung alle 3 – 4 Stunden. Wird die Wasseraufnahme verweigert, kann das schon ein Anzeichen von Problemen sein. Auf kurzen Reisen ist die Verabreichung von Elektrolyten nicht erforderlich. Bei serienmäßigen Wiegen z.B. vor und nach interkontinentalen Flügen haben wir Gewichtsverluste bis zu 30 kg festgestellt, die allerdings nach 36 Stunden größtenteils wieder ausgeglichen wurden, sofern das Umfeld am Zielort angenehm und komfortabel ist.

9.

Heugaben sind auf Kurzreisen nicht zwingend erforderlich, können jedoch bei temperamentvollen Pferden beruhigend wirken.

10.

Zur unterstützenden Versorgung von Wasser kann auch an die Verfütterung von getränktem Heu gedacht werden

11.

Bereitstellung von Leckerlis am Boden

12.

Bei Reisen von mehr als 8 Stunden, bzw. auch mehreren Tagen, müssen Pausen eingelegt werden; Pferde benötigen dringend Nachtschlaf, der mindestens sechs Stunden betragen sollte, bevor weiter gefahren wird. Am besten sind natürlich Boxen geeignet, in denen sich die Pferde auch ungehindert wälzen können. Leadon fordert bei längeren Transporten zwischen 8 und 10 Stunden Pause, wobei die Pferde nicht angebunden sein dürfen. Diese Zeit benötigt der respiratorische Organismus, um inhalierte Partikel und Mikroorganismen aus dem Respirationstrakt auszuscheiden. Hierzu ist die Möglichkeit der Kopf-Hals-Haltung nach unten von entscheidender Wichtigkeit

13.

Nach längeren Transporten besteht Überwachungsbedarf am Zielort; das Wichtigste ist auch

das Einfachste: Temperatur kontrollieren

14.

Um die Fahrqualitäten (Federung, Luft, Hitze, Komfort) objektiv festzustellen, wird empfohlen, dass Besitzer, Reiter oder Trainer einmal persönlich im Hänger oder Transporter im Pferdebereich mitfahren. So können am besten Unregelmäßigkeiten erkannt werden.

15.

Unter normalen Umständen sind Transportgamaschen inkl. Schutzkappen über dem Vorderfußwurzelgelenk und den Hacken zu empfehlen. Es soll aber nicht unerwähnt bleiben, dass manche Pferde diese Schutzmaßnahmen nicht tolerieren und eher trampeln, stampfen und versuchen sich dieser Schutzmaßnahmen zu entledigen. Einige Pferde sind sogar Entfessellungskünstler, einigen Pferden können nicht einmal Bandagen angelegt werden, weil sie diese sofort abreißen.

16.

Die Frage des Eindeckens sollte individuell behandelt werden. Pferde mit langem Fell, die robust gehalten werden, benötigen keine Decke. Geschorene Pferde sollten eingedeckt werden.

17.

Eine Videoüberwachung vom Fahrer in den Transportraum kann hilfreich sein, ist aber nur so viel wert, wie er auch gute Einsicht gewährt, akustische Signale auch überträgt und inwieweit der Monitor auch kontrolliert wird.

18.

Schließlich soll auf Impfungen hingewiesen werden. Diese sollten 14 Tage vor einem Transport ausgeführt sein

19.

Immer wieder werden prophylaktische Maßnahmen diskutiert. Hierbei handelt es sich um Immunitätssteigerer (Zylexis®), Antibiotika (Breitspektrum) ohne Procain, Vitamin C oder andere Substanzen. Bei längeren Schiffsreisen und Flugtransporten hat meine persönliche Erfahrung gezeigt, dass Antibiotika plus Immunstimulanz eine deutlich bessere Performance

nach Erreichen des Zielortes ermöglichen. Die Pferde erholen sich auch schneller. Die Stimulierung der nicht spezifischen Immunmechanismen beginnt rasch, innerhalb weniger Stunden bis zu 2 Tagen.

20.

Verabreichung von Darmgleitöl (Parafinum perliquidum) per Nasenschlundsonde kann vom Tierarzt vorgenommen werden

21.

Orale Gabe von Omeprazol als prophylaktischer Protonenpumpenhemmer