

Deutsches Fahrderby

Das Deutsche Fahrderby blickt auf eine über 50jährige Geschichte zurück. Markanter Eckpunkt war 1994 das 40. Jubiläumsturnier in Hamburg, was auch den Abschied von diesem Austragungsort bedeutete. Es musste, ähnlich wie das Deutsche Dressurderby, innerhalb Hamburgs ausgelagert werden und konnte vor dieser Problemstellung teilweise nicht durchgeführt werden. Schließlich fand es nach 1994 dann in [Starnberg-Landstetten](#) eine neue Heimstatt. Aufgrund von Finanzierungsproblemen kam aber auch an diesem Standort das Ende. So erhielt daraufhin im Jahr 2002 Riesenbeck den Zuschlag für das Derby. Hier konnte in Anwesenheit von Imme Neckelmann dann auch das 50jährige Veranstaltungsjubiläum gefeiert werden. In diesem Jahr allerdings wurde das Deutsche Fahrderby aus nachvollziehbaren Gründen nach Donaueschingen verlegt. Es passt nicht in den Rahmen der Vierspännerweltmeisterschaft, die auf dem Fahrsportgelände an der Surenburg in Riesenbeck vom 16. bis 19. August ausgetragen wird.

Die Geburtstunde für das Deutsche Fahrderby geht auf das Jahr 1950 in Hamburg zurück, als es parallel zum Deutschen Springderby veranstaltet wurde. Die Idee, ein Derby für Vierspänner zu organisieren, entwickelte sich im Jahr 1949. Dr. Carl Kober, damals 1. Vorsitzender des Norddeutschen und Flottbeker Reitervereins, schwebte ein fahrerisches Pendant zum Hamburger Spring-Derby vor. Gemeinsam mit dem namhaften Springreiter Herbert Neckelmann und dem hochgeschätzten Fahrsport-Experten Max Pape entwickelte Dr. Kober eine entsprechende Ausschreibung.

Dieses ursprüngliche Deutsche Fahrderby bestand aus sieben Teilprüfungen. Die ersten sechs Teilprüfungen, Zugwilligkeitsprüfung aller vier Pferde, Einspänner-Eignungsprüfung von zwei Pferden, Zweispänner-Eignungs- und Dressurprüfung (mit allen vier Pferden) sowie Vierspänner-Eignungs- und Vierspänner-Dressurprüfung, wurden in Elmshorn durchgeführt. Die siebte Teilprüfung, eine Leistungsfahrt über 30 Kilometer, führte von Elmshorn direkt nach Hamburg auf den Turnierplatz in Klein-Flottbek.

Die Zugwilligkeitstests hatten damals eine besondere Bedeutung. Da viele Gespanne aus Pferden von unterschiedlichen Besitzern zusammengestellt wurden, sollte verhindert werden, dass ein nicht oder nur schlecht ausgebildetes Pferd als bloßer Mitläufer sozusagen mit „durchgezogen“ werden konnte. Die Option des fünften Pferdes gab es damals noch nicht. Diese Zugwilligkeitstests wurden übrigens nur bis 1956 durchgeführt.

Interessant war auch der ursprüngliche Rechenmodus. Nach der alten LPO gab es nur die Wertnoten von 0 bis 4, wobei 4 die schlechteste Note war. Die einzelnen Teilstrecken der Leistungsfahrt wurden nach Mindestzeit gleich Bestzeit und nach der Formel „Zeitüberschreitung mal vier geteilt durch Zeitspanne“ errechnet. Da man erst dann mit der Ausrechnung beginnen konnte, wenn das letzte Gespann das Ziel erreicht hatte, dauerte ein solcher Rechen-Marathon meist bis mitten in der Nacht, was der Veranstaltung zusätzlich Spannung verlieh. Übrigens wurde erst Ende der 1950er Jahre die LPO modifiziert und die bis heute gültige Wertskala von 0 bis 10 (wobei 10 die beste Note ist) eingeführt.

Bis zum Jahr 1963 wurde vor Beginn der Leistungsfahrt ein Gewichtsausgleich vorgenommen. Alle Pferde wurden am Vortag gewogen und hatten bei der Leistungsfahrt 63 Prozent ihres Eigengewichtes zu ziehen. Das bedeutete auch, dass vor dem Start jeder Wagen mit Fahrer, Bockrichter und Beifahrer auf die Waage musste.

Im Jahre 1979 wurde das Hindernisfahren die letzte Derby-Teilprüfung. Inzwischen waren die Einspänner- und Vierspänner-Eignungsprüfungen weggefallen. Die gravierendsten Veränderungen in den Teildisziplinen gab es natürlich in der Leistungsfahrt, die zur heutigen Marathonfahrt wurde. Erst seit 1973 ist im Gelände ein anderer Wagen, der sog. Marathonwagen als in den vorangegangenen Teilprüfungen erlaubt und nötig. Während in den Anfangsjahren der Leistungsfahrt „Hindernisse“ zum Beispiel aus einer Schranke bestanden, die vom Beifahrer geöffnet und nach der Durchfahrt wieder geschlossen werden musste, oder in Form einer Sackgasse, aus der rückwärts zu fahren war, gestaltet sich die heutige Art der Hindernisse als komplexe Kombinationen ganz anders, diese setzen damit entsprechendes Wagen-Material voraus.

Heute besteht das Deutsche Fahrderby aus fünf Teilprüfungen. Im Gegensatz zu anderen kombinierten Prüfungen im Fahrsport werden im Rahmen des Fahrderbys Prüfungen mit Zwei- und Vierspännern in einer Gesamtwertung durchgeführt. Es handelt sich hierbei um folgende Prüfungen:

1. Gebrauchsprüfung für Zweispänner (Bewertung der [Grundgangarten](#), Fahrdressur nach Anweisung der Richter)
2. Dressurprüfung für Zweispänner ([Fahrdressur](#))
3. Dressurprüfung für Vierspänner
4. [Gelände- und Streckenfahrt](#) für Vierspänner
5. [Hindernisfahren](#) für Vierspänner

Das Gesamtergebnis unterliegt einem bestimmten Rechenmodus. In das Ergebnis der Einzeldisziplinen rechnet sich noch ein Faktor ein. So zählen die Zweispänner-Dressuren einfach, die Vierspänner-Dressur multipliziert sich mit zwei, dann das Ergebnis aus dem Gelände mit vier und das Resultat aus dem Hindernisfahren zählt dreifach.

Was die Starterzahlen betrifft, erlebte das Deutsche Fahrderby über die Jahrzehnte hinweg eine abwechslungsreiche Geschichte. Nach sechs Vierspännern bei der Premiere (1950), schwankte die Starterzahl in den folgenden Jahren meist zwischen sechs und zwölf Gespannen. Anfang der 1960er Jahre war ein Abwärtstrend mit vier bis sieben, maximal neun Startern zu verzeichnen. Ende der 1960er, Anfang der 1970er Jahre waren es aber bereits wieder rund 15 Gespanne. Entscheidend war auch, dass die FEI zu diesem Zeitpunkt das Fahren „entdeckte“ und für internationale Wettbewerbe in einen mit der Veilseitigkeit vergleichbaren Modus fasste.

Zahlreiche, bis heute prominente Fahrer trugen sich übrigens in der langen Geschichte des Deutschen Fahrderbys in die Siegerlisten ein. Erster Gewinner überhaupt war 1950 Hermann Butz. Legendär bereits die neun Siege von Franz Lage in den Jahren von 1954 bis 1974, die ihm so schnell keiner nachmachen wird. Zu Derby-Siegern zählten weiterhin unter anderem Bernhard Duen (vier Siege), Richard Eggers, der Niederländer Tjeerd Velstra, der Ungar Imre Abonyi (alle drei Siege), Bruno Kellinghusen, Emil-Bernhard Jung, Fred Freund oder Ekkert Meinecke. Seriensieger der jüngeren Jahre sind Christoph Sandmann (acht Mal) sowie bis zu seinem Abschied vom aktiven Sport Michael Freund (2003, 2005 und 2006). Beim 50. Deutschen Fahrderby gewann der US-Amerikaner Chester Weber den Titel, einen Erfolg, den er 2011 wiederholte.

Das Deutsche Fahrderby ist also ein Stück deutscher Fahrspport- und Kulturgeschichte. Darüber hinaus hat es für die Entwicklung des internationalen Fahrspports große Bedeutung besessen. Nicht vergessen sein sollte demnach, dass sich 1969 die FEI für das notwendig gewordene Regelwerk einer Vielseitigkeitsprüfung für Vierspänner das Regelwerk des Deutschen Fahrderbys in modifizierter Form zum Vorbild nahm.

Dr. Schwarzl/16.04.2012