

8. Ori Obere Nahe des MSC Obere Nahe am 04. Juni 2016

Bericht Rainer Witte - Klasse B+C

Im näheren Umkreis unseres Wohnortes gab und gibt es Ories mit Schotteranteil, Ories auf befestigten Feldwegen, Ories ohne Ampeln, Ories in Industriegebieten, Ories mit tollen Fahrtunterlagen und Ories mit schneller Siegerehrung, kurzum anspruchsvolle Ories, alles schon dagewesen und selbst erlebt. Warum in aller Welt sollten wir dann am 4. Juni zweieinhalb Stunden Anfahrweg pro Richtung auf uns nehmen und ins Saarland fahren?

Ganz einfach: in Wolfersweiler fanden wir eine Veranstaltung, die dies alles zugleich bietet. Kurzum: für uns war es eine perfekte Fahrt!

Um so unverständlicher war und bleibt für uns die Tatsache, dass sich lediglich 15 Teams ins Saarland verirrt hatten, die Veranstaltung hätte weitaus mehr Starter verdient.

Allerdings: Blicke in die Fahrtunterlagen der letzten Jahre ließen bei uns nicht unbedingt im Vorfeld Euphorie aufkommen. Die Ausführungsbestimmungen strotzten seinerzeit geradezu mit Geboten und Verboten und auch mit Aufgabenstellungen, welche ich in meiner jahrzehntelangen Zeit als Orientierungsfahrer noch nie gesehen, geschweige den verstanden habe.

Die wenige Tage vor der Fahrt im Netz zu findenden Bestimmungen zu der Fahrt ließen mich dann doch etwas aufatmen. Fahrtleiter Marc Stoll hatte löblicher Weise doch vieles der WestOM angepasst. Es wurde sogar nach dem WestOM Reglement gefahren, dies haben etliche Vereine bis jetzt noch nicht begriffen, das dieses Reglement als Grundsatzschriftstück entworfen wurde und auch angewendet werden sollte. Marc hatte die Abweichungen und Ergänzungen zum Reglement in roter Schrift vorgenommen, damit diese ohne große Probleme von jedem Teilnehmer gefunden werden konnten. Die einzelnen Klassen wurden jetzt auch den WestOM-Klassen angeglichen, sogar die Klasse AK gab es, aber leider ohne WestOM-Beteiligung.

Auch die anderen Unterlagen waren perfekt vorbereitet. Der vorgenommene Aufwand ging soweit, das jedes Bordbuch (Ringbuch DIN A5 mit 11 Seiten) auf der Titelseite mit der Start-Nr und der Startzeit jedes einzelnen Teams bedruckt war. Sämtliche Durchführungsbestimmungen fanden sich auch nochmals in diesem Heft wieder. Ebenso waren die 3 Bordkarten mit Name, Startnummer und Startzeit jedes einzelnen Teams bedruckt, sogar die Handynummer des Fahrtleiters war auf diesen zu finden. Man brauchte nur noch loszufahren, alles andere regelte sich von selbst!

Das dem nicht so war, bemerkte man spätestens in Aufgabe 2. Ein deutlich einkopierter Kreis mit einem Punkt machte auch gleichzeitig einen Weg zu, welcher dann nicht mehr beim Zählen der einfahrbaren Wege berücksichtigt werden durfte. Ebenso lenkte er von einem unter einem Namenszug befindlichen Weg ab, der ganz Abseits zur vermeintlichen Idealstrecke den vorletzten Pfeil plötzlich näher erreichbar machte. Die dort zu notierende Wendekontrolle hatte auch prompt niemand!

Ich werde hier kaum noch auf einzelne Aufgabenstellungen eingehen, denn man kann alles viel besser unter msc-obere-nahe.de nachschauen, es lohnt sich!

Die Gesamtstreckenlänge laut Bordbuch war für B und C 121,66 Kilometer lang, davon sicher 40 Kilometer befestigte Wirtschaftswege und etwa 20 Kilometer (gefühlte 50 Kilometer!) zum großen Teil bester Schotter. Dieser war nicht naß und glitschig (trotz "Rock am Ring", Wochenende), obwohl doch der halbe Hunsrück zu der Zeit unter Wasser stand. Die Fahrzeit war mit viereinhalb Stunden plus einer Stunde Karenz so bemessen, das jeder ohne Abbruch ins Ziel kommen konnte, Günter Goworek schaffte sogar die Nullzeit.

Grundsätzlich war die Fahrt so aufgebaut, dass man immer eine Lösung fand und seine eigenen Fehler nicht bemerkte. Ausnahme: Aufgabe 10. Hier trafen sich alle B und C-Fahrer wieder und versuchten den Punkt -wie gefordert- auf dem zweitkürzesten Weg anzufahren. Weil zunächst die ersten 2 oder 3 Kontrollen gegen die Fahrtrichtung hingen, obwohl bis dahin keine Fehler gemacht werden konnten, traute man seinem Können oder dem des Veranstalters nicht, bei allen hakte es hier. Beim regen Meinungsaustausch unter den Ratlosen kristallisierte sich schließlich eine Idealstrecke heraus, welche dann auch von allen (?) so gefahren wurde. Zum Schluss der Aufgabe passierte man die besagten Baumaffen auch von der richtigen Seite. Diese (vermeintliche) Idealstrecke war allerdings auch falsch, die richtige wäre viel einfacher gewesen.

Im letzten Bild ignorierte ich noch einen durchkreuzten Weg aus Bild 2, garnicht nachdenken wäre hier vielleicht besser gewesen.

Im Ziellokal stand dann pünktlich zum Eintreffen ein Original Hunsrücker Spießbraten nebst Beilagen bereit, nur Günter G. und sein Fahrer mußten warten, sie waren ja zu schnell ;-). Dieses reichhaltige Abendessen war bereits im Nenngeld von 35€ enthalten, wohlgernekt für zwei Personen!

Alle Aushänge -ausser der 3. Etappe- hingen schon bei unserem Eintreffen aus. Zum besseren Zurechtfinden waren die Musterbordkarten -alle Kontrollen waren eingedruckt- abschnittsweise unterschiedlich eingefärbt. Die Kontrollen aus Aufgabe1 in weiß, aus 2 in rot, aus 3 in blau usw. Man wusste sofort, in welchem Kartenbild welche Fehler gemacht wurden, auch hier geschah alles mit höchstem Aufwand.

Wie versprochen begann die Siegerehrung pünktlich gegen 20 Uhr, unserem Eindruck nach hätte dies bei einer größeren Starterzahl genauso schnell geklappt.

Da wir einiges richtig gemacht hatten, belegten wir den zweiten Platz im Gesamt und mussten uns nur dem Team Bernhard Steffan / Gudrun Wörner geschlagen geben, dies allerdings mit gehörigem Abstand.

Überhaupt nicht gewohnt bei Fahrten mit solch weiter Rückreise fuhren wir noch bis Blankenheim im Hellen und erreichten Leichlingen gegen 23 Uhr 15. Da mir noch danach war, meine emailpost zu lesen, durfte ich mit Überraschung feststellen, dass Marc Stoll schon mit der aktuellen Ergebnisliste aufwarten konnte.

Adrian sagte mir dann noch, dass bereits während der Ori verschiedene Teilnehmer – wahrscheinlich diejenigen, welche ihre Handynummer in der Nennung abgegeben hatten – mittels WhatsApp jeweils ihre Zwischenplatzierungen der OE 1 und OE 2 mitgeteilt bekamen. Unter ihnen Helmut Hurtmann und Klaus Schewior, dem Vernehmen nach sollen beide aufgrund der bis dato erreichten Strafpunkte nicht sonderlich amüsiert gewesen sein!