

Berichte zur 9. Ori Obere-Nahe am 15.07.2017

Jürgen Brucksch:

Bericht von den Ori-Fans!

Orientierungsfahrten 2.0 und "Ich habe fertig!"

Ich habe den Eindruck, dass mittlerweile jeder Anbieter der Meinung ist, uns Kunden mit immer mehr Features immer glücklicher zu machen. So werden wir z.B. bei Technik-Produkten mit immer mehr Eigenschaften "beglückt" wobei wir (vielleicht speziell ich ;-)) diese gar nicht brauchen und vor allem auch gar nicht wollen. Mir ist z.B. Sicherheit wichtig, daher bin ich auch kein Freund von "unsicheren" Anwendungen im Internet, auf dem Smart-Phone usw. und ich kaufe mir daher auch nur Produkte, wo ich selbst noch die Sicherheit "im Griff" habe.

Bei Orientierungsfahrten habe ich in den letzten Jahren leider einen ähnlichen Trend erlebt. Früher (noch gar nicht so lange her) gab es noch Orientierungsfahrten (z.B. im Ori-Suedwest-Pokal) die wie folgt aufgebaut waren:

FRÜHER (Orientierungsfahrten 1.0):

- Top-Organisation (Betreuung/Unterlagen usw. zumindest bei den besten Veranstaltungen)
- 1 Seite Durchführungsbestimmungen
- klare Aufgabenstellungen (mit 1 oder 2 Zusatzbedingungen)
- ca. 75 km Gesamtstrecke (25er-Schnitt, 3 Stunden Fahrzeit)
- durchgehendes Einbahnstraßensystem
- Schwierigkeitsgrad bei Top-Veranstaltungen (z.B. "Kleine Camel-Trophy") so ausgelegt, dass das beste Team gerade nicht mit 0 Strafpunkten ins Ziel kam, sondern 10 oder 20 Punkte hatte.

Durch den meiner Meinung nach verbreiteten Irrglauben "mehr von allem ist besser" erlebe ich Orientierungsfahrten heute wie folgt:

HEUTE (Orientierungsfahrten 2.0):

- Top-Organisation (immer noch bei den besten Veranstaltungen)
- mehrere Seiten Durchführungsbestimmungen (Rahmenausschreibung + Aufgabenbeschreibungen...)
- Aufgaben mit z.T. mehreren zu berücksichtigen (komplexen) Zusatzbedingungen
- oft deutlich über 100 km Gesamtstrecke (Fahrzeiten inkl. Karrenz 4 - 6 Stunden)
- immer mehr Aufgaben in denen Gegenverkehr erlaubt ist (auch auf schmalen Feldwegen!)
- Schwierigkeitsgrad so ausgelegt, dass das beste Team gerade nicht mit einer 3-stelligen Fehlerzahl ins Ziel kommt und noch eine 2-stellige Punktzahl schafft.

Daher an dieser Stelle mal ein persönlicher APPELL AN ALLE ORI-VERANSTALTER:

Als Teilnehmer höre ich im Ziel immer wieder von anderen Teams (auch von den sehr guten Teams), dass dieser Trend "Orientierungsfahrten 2.0" nicht auf Gegenliebe bei allen Teilnehmern stößt.

Als Business-Coach für Führungskräfte und im Rahmen von Team-Entwicklungen habe ich im Studium gelernt, immer erst den "Bedarf" meiner Kunden abzufragen, um ihnen dann als Coach eine Leistung erbringen zu können, die sich mit ihren Erwartungen und Wünschen auch deckt.

Diese "Kundenorientierung" erlebe ich so gut wie gar nicht im Ori-Sport.

Als einzige "rühmliche" Ausnahme möchte ich an dieser Stelle kurz Bramsche erwähnen, die sich sogar im Motto für die Ori in 2017 "Downsizing 2.0" auf die Bedürfnisse und Rückmeldungen der Teilnehmer fokussieren und sich damit gegen den Trend "Orientierungsfahrten 2.0" positionieren.

In der Veranstaltung Bramsche 2016 ist das schon gut geglückt und daher möchte ich die diesjährige Bramsche-Ori am 07.10. jedem Ori-Interessierten sehr empfehlen (bitte aber vorher sicherheitshalber beim Veranstalter anfragen, ob es Aufgaben mit Gegenverkehr oder schlecht befahrbaren Wegen gibt - letzteres ist bei Bramsche nach unserer Erfahrung noch nie vorgekommen!).

Berichte zur 9. Ori Obere-Nahe am 15.07.2017

Den Veranstaltern (und Teilnehmern), die weiterhin dem Trend "Orientierungsfahrten 2.0" treu bleiben, wünsche ich, dass sie weiterhin von Unfällen/Blebschäden z.B. auf schmalen Wegen bei Gegenverkehr etc. verschont bleiben.

Die gestrige Ori war eine Orientierungsfahrt 2.0 und hatte dementsprechend folgende Rahmenparameter:

- Top-Organisation (Unterlagen, Betreuung von Marc und seinem Team im Vorfeld, während und nach der Ori)
- 2 Seiten Durchführungsbestimmungen + 5 Seiten Aufgabenbeschreibungen
- 146,59 km Gesamtstrecke (Fahrzeit netto 5 Stunden, inkl. Karrenz 6,5 Stunden)
- in 5 von 13 Aufgaben war Gegenverkehr erlaubt (dabei viele schmale Feldwege)
- Schwierigkeitsgrad so ausgelegt, dass trotz Fehlerwertung (bei der entgegen der Bordkartenwertung nicht jede falsche OK sondern "nur" jede fehlerhaft gefahrene Strecke mit 10 Punkten bestraft wird) das beste Team 90 Punkte kassiert hatte.

Zwei Teams haben die Ori in 5 Stunden geschafft (da ziehe ich wirklich meinen Hut, denn die Aufgaben waren teilweise sehr schwer und die Wege teilweise sehr schlecht). Andere prominente Teams (darunter Nord-OM-Sieger der vergangenen Jahre) haben die Karrenz fast komplett ausgenutzt und sind nach knapp 6,5 Stunden sichtbar erschöpft im Ziel angekommen.

Leid getan haben meiner Frau und mir neben unserem Auto vor allem zwei edle Sportwagen (ein weißer Mercedes und ein 3 Tage junger blauer BMW M3). Bei jedem Schlagloch, welches wir erwisch haben, haben wir zugleich an die Fahrer/Besitzer dieser beiden Traumautos gedacht und uns gefragt, was diese "unglücklich gewählte Streckenführung" soll?

Im Vorjahr (kürzere Strecke, weniger Gegenverkehr usw.) gab es zu fast 100 Prozent sehr gut befahrbare Nebenwege (einige mit feinem und sehr gut befahrbaren Sand/Schotter ohne plötzlich auftauchenden Schlaglöchern...) und die Fahrerei hat auch den Fahrern richtig Spaß gemacht.

In diesem Jahr gab es bei uns im Ziellokal keinen Spaß-Faktor (weder beim Fahrer, noch beim Beifahrer). Besser ausgedrückt; Die zu Beginn der Veranstaltung noch positive Grundeinstellung hat sich im Laufe der Veranstaltung von 100 Prozent zu nahe 0 Prozent entwickelt.

Entschuldigen möchte ich mich daher bei allen Teams, die wegen meinem positiven Vorjahresbericht zum Teil eine sehr weite Anreise in Kauf genommen haben, um auch mal eine Top-Veranstaltung wie im Vorjahr zu erleben. Ich hatte mich vor meiner eigenen Nennung im April extra bei Marc erkundigt, ob in diesem Jahr auch wieder der von mir (und anderen Teams ungeliebte da gefährliche) Gegenverkehr auf schmalen Feldwegen als Aufgabenstellung eingebaut ist. Zu diesem Zeitpunkt bekam ich die Antwort, dass dies nur in 2 Aufgaben geplant sei. Daraufhin habe ich genannt und die Werbetrommel weiter gerührt.

Dass jetzt alles anders kam als "von mir beworben" hat mich daher auch den Entschluss fassen lassen, mit meinen Ori-Berichten aufzuhören. Ich möchte mit meiner Berichterstattung nicht weiter dazu beitragen, dass Teams Lust bekommen an einer schönen Ori teilzunehmen um dann enttäuscht (oder im schlimmsten Fall mit beschädigtem Auto) wieder unzufrieden heimfahren zu müssen, weil es dann doch anders kam als von mir im Vorfeld "beworben".

Daher möchte ich diesen (letzten) Ori-Bericht von mir auch mit den klaren Worten eines charismatischen Fußball-Trainers beenden:

"Ich habe fertig!"

Berichte zur 9. Ori Obere-Nahe am 15.07.2017

Ralf Schackmann:

Ich weiß man kann nicht ganz objektiv sein, wenn man einen Bericht über seinen angestammten Beifahrer schreibt, aber ich versuche es.

Eins vorweg, es war nicht die beste Ori die Marc veranstaltete, aber gut war sie trotzdem, denn Fahrer und Co kamen auf ihre Kosten. Schöne Strecke und anspruchsvolle Aufgaben.

Bezugnehmend auf einen anderen Bericht zur Ori Obere Nahe gehe ich auf einige Punkte ein.

1. Streckenlänge

Bei seiner ersten Ori 2009 hatte er schon 150 km mit 10% Schotteranteil.

Seine kürzeste Oridistanz war 120 km, im Schnitt hatten Marc`s 9 Oris eine Streckenlänge von 150 km.

Also ist er keinem Trend gefolgt, sondern in den letzten 9 Jahren seiner Linie treu geblieben.

2. Fahrtzeit

Bei andren Fahrten die zur West OM gehören haben wir ähnliche Fahrzeiten + Karenz.

An den am Samstag gefahrenen Zeiten sieht man, dass die Idealzeit zu schaffen war.

Das Team das die Karenzzeit fast ganz ausgeschöpft hat, muss meistens auch bei anderen Veranstaltungen sehr viel Karenzzeit in Anspruch nehmen.

3. Streckenführung

Das war die neunte Auflage der Ori Obere Nahe und all diese Wege waren schon einmal irgendwann gefahren worden. (Fast alle Teilnehmer waren begeistert !)

Da Marc aus dem Rallyesport kommt, liebt er halt auch solche Schotterpassagen.

Wer bei Ihm schon mal gefahren ist weiß dies auch, und wenn man Angst um sein Auto hat muss man halt wegbleiben oder mit einem andren Fahrzeug fahren.

4. Aufgaben

Grundlage war des Reglement der West OM.

Ein paar kleinere Zusätze, aber alles im Rahmen und überschaubar.

5. Gegenverkehr

Gegenverkehr in Aufgabe 2, total problemlos, da die Straßen alle zweispurig waren, also nicht gefährlich, außer man hat auch im öffentlichen Straßenverkehr Angst vor entgegenkommenden Fahrzeugen.

Da Marc ein vorausschauender Fahrtleiter ist, hat er natürlich nur dort Gegenverkehr eingebaut wo es problemlos machbar war. Wenn sich Teilnehmer verfahren, was immer mal vorkommt, hat man auch Gegenverkehr, auch bei der Einbahnstraßenreglung. An einer Stelle in Aufgabe 10 hatte er Gegenverkehr auf einem schmalen Schotterweg. Erstens war dieser Weg sehr übersichtlich, zweitens hatte er am Anfang des Weges eine Kontrolle aufgestellt, man brauchte Sie also nur zu notieren und musste diesen Weg gar nicht befahren. Dies hat er auch in der Fahrerbesprechung so kommuniziert.

Wenn man dann, wie in einem anderen Bericht über die Ori Obere Nahe 2017 geschrieben, sich über diese so gefährlichen Situationen beschwert, trifft das nicht zu, zumal dieser Teilnehmer eine Stunde später als fast alle anderen Teilnehmer dort unterwegs war, kann er keinen mehr dort angetroffen haben.

6. Fehlerpunkte

Was stimmt, das er in Aufgabe 12 mindestens zwei Fehler einkalkuliert hat , den kleinen Ausschnitt unten am Rand und die Manipulation der Karte mit der Wendekontrolle D hätte er auch weglassen können.

Wenn ich dann diese beiden Fehler, dreimal schon gefahrenen Pfeil wieder überfahren abziehe (einfache Fehler), komme ich bei uns auf 40 Strafpunkten, also ok.

Fazit

Tolle Ori, das Rundumpaket stimmte wie immer bei seinen Veranstaltungen, von den Vorinformationen, über Fahrtunterlagen, Streckenführung bis hin zum Essen.

Marc ist keinem Trend gefolgt, in der Art wie er seine Oris gestaltet ist er sich in all den Jahren selbst treu geblieben, und das ist gut so.

Marc, mach weiter so.

Berichte zur 9. Ori Obere-Nahe am 15.07.2017

Peter Kietzmann:

Liebes Tagebuch,

selten hat eine ORI in den letzten Jahren hier für so viel Wirbel gesorgt wie die diesjährige Auflage der Veranstaltung von Marc Stoll. Aber der Reihe nach. Aufgrund der engagierten Werbung des „Ex-Ori-Fans“ haben wir uns dieses Jahr entschlossen, „just for fun“ mehr oder weniger spontan einen Abstecher ins Saarland einzuplanen.

Zur Vorbereitung konnte man sich die Bordbücher und Lösungen der letzten Jahre von der Homepage des MSC Obere-Nahe e.V. herunterladen. Ein kurzer Blick in die Unterlagen aus 2016 vermittelte den Eindruck: „Das sieht nach Arbeit aus“. Also ein weiterer Grund, mal ins Saarland zu fahren. Die DB und Aufgabenerläuterungen für 2017 konnte man sich schon Tage vorher herunterladen und auf Herz und Nieren analysieren. Prompt hatte ich eine Nachfrage, die Marc auch umgehend beantwortet hat. Die Korrektur war ebenfalls sofort online.

Nachdem wir an der Papierabnahme die „offiziellen“ DB bekommen hatten, versprach der Zeitplan gleich „Spaß ohne Ende“. Statt 4 Stunden Fahrzeit + Karenz bekamen wir 5 Stunden + 90 Minuten. Also ein echter Konditionstest. Am Start gab es gleich die nächste Überraschung für uns. Sahen die Unterlagen des letzten Jahres am PC noch sehr präzise aus, litt der Eindruck doch etwas durch das gewählte DIN A5 Format - also zusätzlich auch noch ein Sehtest bei vielen Aufgaben □

Die ersten beiden Aufgaben in St. Wendel basierten rein auf Logik und waren relativ unproblematisch zu lösen (trotz Gegenrichtung). Die Aufgabe 3 und 4 hatten eher transport-charakter und man konnte ein paar Minuten gutmachen. Hat einer der Teilnehmer die Manipulation am Strich E4 entdeckt? Wir heute jedenfalls nicht. Bis zur DK1 kamen wir ohne Probleme und mit wenigen Minuten Karenz.

In den weiteren Aufgaben waren einige Pfeile und Striche zu fahren, wobei wir da keine größeren Probleme hatten. Einzig die Regelung, einmal gefahrene Pfeile niemals mehr komplett zu befahren, führte zu einigen kleinen Krümmungen der Idealstrecke. Ab Aufgabe 10 durfte dann generell Gegenrichtung gefahren werden, wobei das in den Ortschaften kein Problem darstellte. Die Probleme kamen eher durch die Unterschiede zwischen Natur und Karte. Gleich nach dem Pfeil A kam in einer Tempo 30 Zone ein leicht erhöhtes Stück von ca. 2m Länge. Obwohl wir dort sehr langsam fuhren klopfen die Stoßdämpfer an die Motorhaube – auf den Feldwegen ist uns das nicht passiert! Nun ja, das war im Nachhinein noch das kleinste Übel. Auf dem Weg zum ausgearbeiteten Pfeil 3 war eine Verkehrsinsel (ohne Verkehrszeichen oder Leitplanken) im Weg. Für uns eine Unpassierbarkeit (Umfahrung auf Neutraler Strecke), für den Veranstalter eine Sperrung durch Verkehrszeichen (bedeutet: Strecke neu ausarbeiten). Also zwei Aufgabenteile in verkehrter Reihenfolge gefahren und an der DK2 schon fast die gesamte Karenz aufgebraucht □

In Aufgabe 11 eine Manipulation des Kartenausschnitts nicht gesehen, macht gleich weitere 20 Strafpunkte. In Aufgabe 12 einen Strich in einem zweiten Luftbild übersehen, macht weitere 20 Strafpunkte. In der letzten Aufgabe kamen dann wirklich enge (Feld-)Wege, wo man ungern Gegenrichtung fährt. Jedenfalls wenn dort neben normalen Verkehrsteilnehmern noch ORI-Teilnehmer aus allen Richtungen kommen können. Das hätte man besser konstruieren können. Bis ins Ziel waren keine großen Schwierigkeiten mehr zu lösen.

Im Ziel wurde uns gleich das Abendessen in die Hand gedrückt, noch bevor wir uns einen Platz in der Sporthalle gesucht hatten. Alles sehr nett und familiär. Die Auswertung ging schnell und hing schon aus, bevor wir aufgegessen hatten. Einen Pokal haben wir nicht gewonnen, dafür aber wieder ein paar neue Erfahrungen. Wenn der Termin nächstes Jahr passt, kommen wir gerne wieder!

Hier noch einige Worte zur Kritik 2.0:

1. Die Unterlagen sind umfangreich, ja! Dieser Trend lässt sich aber nicht mehr umkehren. Da die meisten Teilnehmer in der Klasse C (Experten) seit mehr als 20 Jahren ORI fahren, muss man als Veranstalter diverse Klarstellungen von vorn herein verteilen, um die Diskussionen im Ziel in Grenzen zu halten. Insbesondere dann, wenn das Veranstalterteam personell eher unterbesetzt ist. Davon abgesehen waren es tatsächlich 5 Seiten Erläuterung der Aufgabenstellungen. Das bekommen andere Veranstalter natürlich auf eine einzelne DIN A4 Seite, was es aber auch nicht besser macht.

2. Es gibt ORI-Teilnehmer, die würden eine ORI am liebsten auf einem großen ebenen Parkplatz nach einer schematisierten Karte fahren und es gibt ORI-Teilnehmer, die aus dem Rallye-Sport kommen. Beiden Extremen kann man es als Veranstalter nicht recht machen, das liegt in der Natur der Sache. Ich denke auch, dass beide Extreme nicht am Start waren. Auch wenn wir wahrscheinlich eher in der Mitte

Berichte zur 9. Ori Obere-Nahe am 15.07.2017

der beiden Extreme liegen hat es uns doch mächtig Spaß gemacht, mehr Schotterwege zu fahren als gefühlt in den letzten 5 Jahren zusammengenommen. Ohne die Gegenrichtung in der Aufgabe 13 wäre der Spaß natürlich noch größer gewesen.

3. Wer sich einen neuen Sportwagen kauft und gleich eine ORI damit fährt, ist eigentlich nur konsequent. Ist schließlich noch Garantie drauf und im Zweifelsfall hat man ja noch zusätzlich die Mobilitätsgarantie! (Sorry Michael, den konnte ich mir nicht verkneifen ...)

Ansonsten lassen sich Trends im ORI-Sport nicht wirklich umkehren, genauso wenig wie der Klimawandel. Es wird eher in Richtung ORI 3.0 gehen. Lassen wir uns also überraschen.

Dr. Rainer M. Holzborn:

Respekt ! Fahrleiter Marc Stoll vom MSC-Obere-Nahe muß sicherlich Monate an der Austüftung der 13 Aufgabe für die West-OM-Meisterschaft Ori mit Start im saarländischen Wolfersweiler gearbeitet haben. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen, es war anspruchsvoll, kurzweilig, interessant für den Fahrer, und auch das Ambiente stimmte.

Nun, nach erfolgreichen Abstechern zur Mittelsaar Ori in Perl und zu den Rehburger Bergen (mit Marcel) wollten Emil Osthold und ich auch die zweite Saar-Ori kennenlernen. Am Morgen gestartet, 300 Km weiter trafen wir die anderen (leider nur) 15 Starter Teams an der Turnhalle in Wolfersweiler. Dort wartete schon Kaffee, Kuchen und ein Grill auf die Fahrer, der Aushang wiederholte die bereits per mail zugesandten Infos.

Die Fahrerbesprechung ließ schon Schwierigkeiten ahnen. Nach Start ab 14 Uhr bestätigte ein Blick in die astreinen Fahrtunterlagen (Spiralheft, Kartenfarbdruck, Große Übersichtskarte) daß hier größte Aufmerksamkeit gefragt war. Hauptstart war dann in St. Wendel, dort, wo Marcel und ich 2003 bei der Deutschland-Rallye die letzten Prüfungen gefahren waren. Diesmal etwas langsamer, dafür aber auf dem bekannten Parcours - nutzte nur nichts. Beim Übergang von Aufgabe 1 zu 2 habe ich die beiden letzten Pfeile übersehen. Auch hätte bei den Retuschen eine größere Lupe geholfen, so holten wir uns gleich einen Großteil der 80 Strafpunkte der ersten Etappe, ohne es recht zu merken. Der Rest bis zur DK 1 war dann flüssig, auf sehr schönen Wegen, und, wie an der Saar bekannt, zum Teil sauschnell ! Dazu Edelschotter, hier am Niederrhein müßten wir auch mal diese sonst gesperrten Wege genehmigt bekommen.

Im 2. Abschnitt ging es gleich tricky mit einer Fischgräte weiter, null problemo, allerdings waren wir schneller als die dort postierte SK ! Die nicht erkannte Überlappung am Ende des Halbpfeils und zwei Flüchtighkeitsfehler lagen im Rahmen, die Feldwege waren allesamt Klasse !

Die Schlußetappe war dann ein ganz besonderer Leckerbissen. Besonders Pfeil 3 in Aufgabe 12 erinnerte mich an die Deutschland-Rallye. Auf diesem Teilstück der B 41 wurde damals die WP "St. Wendeler Land" gefahren, und just an dieser Stelle habe ich im zweiten Durchgang den Abzweig mit Kuppe "voll" genommen. Ging auch, brachte meinem Rücken allerdings einen Hexenschuß ein, den ich noch Wochen spürte !

War diesmal aber kein Problem, allerdings hätten wir uns erinnern sollen, daß ab Aufgabe 10 die Einbahnstraßenregelung aufgehoben war. So fuhren wir einige Kreise extra, und die D-Rallye-WP ist mir nun wieder besser im Kopf als 2003 nach nur 2 x Training. 140 Km standen schließlich auf dem Tacho, 5 Stunden Fahrzeit waren auch gut vorbei, durch die unnötigen letzten Krinkel habe wir 38 Karenzminuten gebraucht, war kein Problem.

Wenig später war dann die Klasse AK ausgewertet, bei vier einheimischen Konkurrenten belegten wir Platz 2 mit 180 Strafpunkten, Piechatsch/Piechatsch aus Völklingen lagen mit 100 Strp. vorn. Bei den B/C Fahrern lagen Blumendeller/Goworek vom NAC Duisburg mit 90 Punkten vor, vor Schackmann/Schackmann (Mittelsaar) 90 P./36 min Karenz, und Witte/Witte (Oberberg) 100 P.

Vor der dann auch zügig abgewickelten Siegerehrung gab es dann einen leckeren Spießbraten vom Grill. Danke an die vielen fleißigen Helfer an der Strecke und im Ziel.

Natürlich hingen Lösungen zügig an der Info-Wand, und am Sonntag waren die Infos im mail-Postfach. Kurz mal nachgeschaut: Ordentliche Aufgaben für die beiden N-Teams, und ich fand die Aufgabenstellung für B/C eindeutiger als bei AK. War aber streckenmäßig länger, trotzdem sicher in der ausreichend bemessenen Zeit zu lösen. Also noch einmal großes Lob für eine richtig sportliche Ori. Wenn man solche Möglichkeiten hat, das Wetter mitspielt, dann ist der Spaß garantiert.