

Donaueinzugsgebiet

In den Geo-Wissenschaften bezeichnet man als Einzugsgebiet eines Flusses jene Landschaften, die mit ihren Wasserläufen in den genannten Fluss entwässert werden. Das Einzugsgebiet der Donau ist 817.000 km² groß, hat 81 Millionen Einwohner und war zu einem ganz kleinen Teil Ende November 2009 Schauplatz einer Rallye der etwas anderen Art.

Wie Sie aus den Berichten, Ausschreibungen und Teilnehmerreaktionen der Homepage des Waldviertler Rallyeclubs unschwer entnehmen können, werden dort Bewerbe für historisch wertvolle Fahrzeuge organisiert, die sich von den marktüblichen Veranstaltungen deutlich unterscheiden. Die Anforderungen der Rallyes des 20. Jahrhunderts, als Straßen und Fahrzeuge noch lange nicht den heutigen Perfektionsgrad erreicht hatten, werden zeitgemäß adaptiert, um so wieder echte Herausforderungen an die Teilnehmer zu schaffen. Die Fahrzeuge der Baujahre bis 1980 ohne Hightech-Ausstattungen für Zeitmessung, Wegmessung und Schnittüberwachung sind Voraussetzung für die Teilnahme, der Rest ist „innerbetriebliche“ Organisation.

Traditionell werden im südlichen Waldviertel seit mehreren Jahren die „Wald4tel-Winter-Classic“ und seit 2008 im Donaueinzugsgebiet die „Donau-Historik-Rallye“ nach diesem Konzept veranstaltet. Die überschaubaren finanziellen, technischen und personellen Ressourcen des Clubs „verhindern“ die Durchführung prestigeträchtiger und marketinggetriebener Veranstaltungen, man ersetzt 08/15-Anforderungen durch wohlüberlegte Gemeinheiten, die aber mit Augenmaß und Erfahrung aus der Teilnahme an vielen anderen, internationalen Veranstaltungen gestaltet sind. So fand Ende November 2009 die 2. Donau-Historik statt, von der nun kurz berichtet werden soll.

Kurz – von Samstag 0:00 Uhr bis ca. 16:30 Uhr – und schmerzvoll – Start in Passau und Ziel vor Bratislava – war eine Strecke von ca. 950 km „entlang“ der Donau laut einem 15seitigen „Roadbook“ zurückzulegen.



Roadbook und Straßenkarten wurden unmittelbar vor dem Start im Rahmen der Fahrerbesprechung übergeben – es waren 28 Passierkontrollen vorgesehen, die in einer vorgegebenen Reihenfolge ohne Zeitvorgabe anzufahren waren. Die Passierkontrollen waren mittels Farbfoto eindeutig und unverwechselbar beschrieben, der Teilnehmer hatte mittels Digitalkamera sein Passieren dieses Punktes zu dokumentieren. Jener Teilnehmer, der als erster – nach Fahrzeit und eventueller Strafzeit - die Zielkontrolle erreichte, war Sieger der „Donau-Historik 2009“. Die Passierkontrollen waren nicht zwingend anzufahren, fehlende Kontrollen wurden mit den Teilnehmern nicht bekannten Strafzeiten im Ausmaß von 15 bis 60 Minuten bestraft.

Was im ersten Anlauf wie ein Straßenrennen aussieht, war eine flotte, navigatorisch anspruchsvolle und taktisch herausfordernde Fahrt von Mitternacht bis in den frühen Nachmittag durch das Donaeinzugsgebiet in für alle Teilnehmer ungewohnter Form. Studium der Karten, Auswahl der Strecke, Errechnen der zu erwartenden Fahrzeiten, Abwägen der Notwendigkeit des Anfahrens der Passierkontrolle oder Inkaufnahmen der unbekanntem Strafinuten bei gleichzeitigem Gewinn von Fahrzeit – Aufgaben, die in dieser Form sonst nirgends gefordert sind. Nein, es gab keinen Massenstart, die 5-Minuten-Abstände reichten, dass sich die Teilnehmer auf der Strecke kaum sahen, es sei denn, man hatte sich „verfahren“.



Der Berichterstatter kam am Samstag gegen 18:00 Uhr nach Bratislava an den Zielpunkt, Hotel Best Western und sah die verbliebenen Teilnehmer „eintröpfeln“. Es war dunkel, Nebel, leichtes Niesel und typisch post(?)kommunistische Straßenbeschriftung- und -beleuchtung. Von den neun gestarteten Teams erreichten sechs das Ziel in Wertung – die ersten lagen nur wenige Minuten auseinander, die letzten hatten zwar brav all ihre Passierkontrollen angefahren, waren aber fast Stunden später nach Bratislava gekommen. Vor der Ermittlung der Ergebnisse sah man deutlich die Spannung der Teilnehmer, spürte die Müdigkeit und hörte die altbekannten Sprüche: „Wenn ich mich jetzt dusche oder niederlege, komme ich nicht mehr zum Essen!“

Zufriedene Gesichter, keine Klagen über Konzept, Streckenwahl, übereinstimmende Erzählungen über das Finden dieser oder jener Kontrolle – Kronenzeitungstafel in Nonnersdorf oder Ortstafel Schrattenbach Rosental – eine Stimmung, wie sie bei den „Gleichgültigkeitsbewerben“ nicht bekannt ist, wo meist über diese oder jene 1/100-Sekunde diskutiert wird. Spitzenfahrer aus der dieser Szene waren auch am Start gewesen und hatten sich sehr gut geschlagen. Schummeln war nicht möglich gewesen, daher gab es auch keine Vermutungen der bekannten Art.

Das Fahrzeugmaterial war „bunt“, ausreichende Motorisierung war kein Nachteil, aber nicht Voraussetzung für vordere Ränge:

Porsche 911 2.0 und 3.0, Lotus Elan, Volvo 122 S, BMW 2002 tii, Opel Commodore, Ford Escort Mk I und Mk II, Alfa Romeo und Lancia Fulvia 1,3S.

Gewonnen hat das Team Manfred Pledl / Martin Rettenbacher auf dem Lotus Elan – zur Strafe bekamen sie zwei Riesenkopfe, die sicher nicht in den Elan passten, aber strahlend entgegengenommen wurden. Nach dem ausgezeichneten Essen verabschiedete sich der Berichterstatter, kämpfte sich durch dichten Nebel zurück in die beleuchtete Großstadt Bratislava und nahm ein Stück Rallye-Atmosphäre mit nach Hause.



Das Donaueinzugsgebiet ist wie bereits eingangs erwähnt 871.000 km² groß, da wird sich doch 2010 wieder eine Strecke finden lassen, die am Ende müde Helden zur Siegesfeier entlässt!

E. Marquart / 12.2009