Zur Geschichte der Brisgoven-Rallyes und Vorschau auf die "Allerletzte"

Die Geschichte der Brisgoven-Rallyes beginnt im Herbst 1967, als der Bb Hans-Konrad "Bobbele" Schneider als junger Alter Herr zur ersten Rallye einlud. Es war damals die Zeit, in der eine große Zahl von Studenten eine meist verrostete motorisierte Unterlage als ihr *Auto* betrachtete, die Straßen in Südbaden noch klein und windungsreich, Kaiser-Joseph- und Salzstraße noch Hauptverkehrsadern mit Ampelregelung am Bertoldsbrunnen waren und der gesamte Verkehr in Freiburg einschließlich der damals zwei Straßenbahnlinien durch Sitzstreiks von 30 Studenten am Bertoldsbrunnen lahmgelegt werden konnte.

Der Erfolg dieser ersten Fahrt war derart, dass Bobbele - er ist tatsächlich in Freiburg geboren - schon im nächsten Semester zur zweiten Fahrt einlud, die wiederum ein großer Erfolg wurde und bei der er bereits in Bb Georg "Schorsch" Neumann, Studienrat in Ettenheim, einen Mitstreiter hatte.

Damit hatte sich ein Team gefunden, das auch auf die Vermittlung von Wissen über die jeweils besuchten Gegenden großen Wert legte. Bobbele, als gebürtiger und sehr heimatinteressierter Freiburger (seine Privatbibliothek über Baden und die Region am Oberrhein ist sicher eine der umfangreichsten im Ländle) war dazu natürlich der ideale Planer und Autor. Mit Schorsch kam ein Geograph als Co-Autor hinzu, der ebenfalls eine Menge über das Ländle zu erzählen wusste. Man sieht es auch am Umfang der Unterlagen: waren es bei der ersten Fahrt noch 10 Seiten, stieg der Umfang bis zur sechsten und letzten Schneider-Neumann-Rallye, der "Oberschwäbischen Barockfahrt" (SS 1970), auf volle 85 Seiten. Auf die Befindlichkeit der Teilnehmer wurde dabei wenig Rücksicht genommen. Start war bei Sonnenaufgang (!) und die Streckenlängen gingen schon an die 200 Kilometer

Die junge Generation von heute kann sich die damit verbundene Arbeit und den Zeitaufwand nicht vorstellen: Man konnte damals nicht auf den Knopf eines Druckers drücken und dann nur noch Papier nachfüllen - nein, zunächst mussten Matrizen mit einer Schreibmaschine geschrieben werden, von denen dann per Hand die entsprechenden Vervielfältigungen hektographiert wurden die dann noch zu sortieren waren. Ganz zu schweigen von dem Aufwand für Fotoseiten. Fotokopien, zumal solche von Fotos, waren damals noch nicht möglich. Also: Filme entwickeln, Einzelabzüge bestellen, bezahlen(!), sortieren, einkleben. Dies änderte sich erst in den 90-er Jahren mit dem Aufkommen der PC und deren Peripherie.

Der Autor dieser Zeilen kam im Herbst 1969 zum Studium nach Freiburg und zur Brisgovia und hatte das Glück, die beiden letzten und wohl auch aufwendigsten Schneider-Neumann-Rallyes (Bodensee und Oberschwaben) mitzufahren. Dadurch wurde ganz wesentlich meine Kenntnis dieser Gegend und auch meine Affinität hierzu geweckt und geprägt. So habe ich von der Bodenseerallye bis heute nicht vergessen, wer *Josephus vom dürren Aste* war und würde auch die *Quelle des Juniperus* wiederfinden..

Da diese Rallyes über das Sommersemester 1970 hinaus wohl aus Gründen der fortschreitenden beruflichen Belastungen von Bobbele und Schorsch keine Fortsetzung fanden, erklärte ich mich bereit, eine ähnliche Veranstaltung zu organisieren, zumal ich ja schon etwas Erfahrung aus ähnlichen motorsportlichen Veranstaltungen in meiner hessischen Heimat hatte. So fand bereits im

Sommersemester 1971 die erste Orientierungsfahrt unter meiner Leitung statt, die zweite im WS 71/72, der schon am 7. April 1972 eine solche um das Ruhrgebiet in Zusammenarbeit mit Bb "Timmy" Timmerherm folgte. Diese endete im elterlichen Hotel von Bb Wilhelm Schlatholt in Gelsenkirchen-Buer am Tag vor einem Brisgoventag in Bottrop. Schon drei Wochen später fand die nächste Rallye statt: diesmal eine Fahrt mit zwei Nachtetappen, denkwürdig auch deshalb, weil wir bei der Einkehr abends im Gasthaus Engel auf dem Hochberg das in meinen Augen beste Spiel der Nationalelf aller Zeiten sehen konnten: 3:1 erstmals in Wembley gegen England (29.04.1972) mit Beckenbauer und Netzer.

Natürlich waren diese Fahrten dann nicht so kulturell ausgerichtet wie die Schneider-Neumann-Rallyes sondern es wurde mehr Wert auf Findung der Fahrstrecke anhand von Kartenkoordinaten, "Würmchen", Logeleien oder "Chinesenzeichen" gelegt, verbunden mit der Lösung von Denkaufgaben und sportlicher Betätigung. Selbst Rudern auf dem Kirnbergsee (wo der wohl ist?) gehörte dazu.

Bis in die 80-er Jahre hinein waren die Rallyes dann fester Bestandteil eines jeden Semester-programms. Dabei wurden Teilnehmerzahlen in der Spitze von 36 Teams erreicht, was uns tatsächlich zu einer doppelten Streckenführung nötigte. Die letzte der fortlaufend gezählten Rallyes fand dann 1986 statt. Laut Ausschreibung war sie die 37. - unter Einbeziehung der Schneider-Neumann-Rallyes. Nicht alle diese Fahrten waren von mir organisiert - ich erinnere mich noch an Fahrten, die Bb "Luggi" Ludwig Schupp (†) und auch "Bärchen" Andreas Dickhaut organisiert hatten und die *natürlich* von mir gewonnen wurden. Bei allen diesen Fahrten wurde großer Wert darauf gelegt, den Teilnehmern Südbaden, den Schwarzwald und einmal auch die Vogesen näher zu bringen und dies vor allem auf kleinen, landschaftlich schönen Straßen abseits der großen Verkehrswege. Dabei wurden auch einige der Schneider-Neumann-Rallyes überarbeitet und neu aufgelegt. So zum Beispiel die Fahrt ins Kinzigtal, die Oberschwäbische Barockfahrt oder die Bodenseerallye - letztere sogar zweimal (1982 und 2002).

Während Ende der 80-er Jahre kaum noch Rallyes stattfanden, wurden von 1991 bis 1995 wieder jährlich eine durchgeführt. Auch danach kam das Ganze nochmals ins Stocken, wurde aber 2001 mit bis heute weiteren 15 Fahrten neu belebt, zuletzt mit so modernen Einlagen wie Go-Kart- oder Sommerrodelbahn, auf Neudeutsch auch Coaster genannt. Insgesamt haben seit 1967 also rund 70 Fahrten stattgefunden, davon mindestens 50 unter meiner Leitung - und ich bin froh und dankbar darüber, dass der einzige Unfall während aller Fahrten ausgerechnet mir - wenn auch schuldlos - passiert ist, leider aber mit von Bb Holger Klemm-Mayers (†) ausgeliehenem VW-Käfer.

Im Rückblick auf all diese Jahre möchte ich aber auch auf die ungeheuren landschaftlichen und auch wirtschaftlichen Veränderungen der Region hinweisen: Zu Beginn war das Höllental noch zweispurig und kurvenreich, es gab keine Ortsumfahrungen von Waldkirch, Zarten, Titisee-Neustadt, Hüfingen oder Donaueschingen, der Zubringer Freiburg-Mitte befand sich gerade im Bau, Freiburg hatte noch keine Fußgängerzone, die Schauinsland-Rennstrecke war eher ein welliger asphaltierter Waldweg und es gab auch noch eine stringente Grenze zwischen Baden und dem Elsass.

Heute dagegen gibt es den Stadttunnel in Freiburg, eine ausgebaute B 31 im Höllental mit Ortsumfahrungen, den Tunnel um Waldkirch, die Brücken über Gutach und Gauchach, es gibt touristische Attraktionen wie den *Europapark* mit eigener Autobahnzufahrt, das *Badeparadies* in Titisee-Neustadt und Wintersportzentren am Notschrei und vor allem am Feldberg und auch in den Hochvogesen mit Parkhäusern und breit angelegten Zufahrtsstraßen, die Hochrheinautobahn wurde begonnen, es gibt eine Parallel-Autobahn zur A 5 im Elsass, auch die A 81 (Bodenseeautobahn oder Spätzle-Highway) entstand erst in den 70-er Jahren. 1977 ging das Kernkraftwerk Fessenheim in Betrieb und wurde 2020 wieder abgeschaltet, noch kürzer lebte die Freiburger Universitäts-

bibliothek (1978-2010, danach vollständiger Umbau), der Freiburger FC spielt inzwischen viertklassig, der Sportclub dagegen erstklassig. Auch wirtschaftlich gibt es Aufsteiger in der Region: so gehört zB. die Firma Franz Morat in Eisenbach - auf deren Parkplatz wir bei einer der ersten Rallyes noch einen Autoslalom abgehalten haben - inzwischen zu den Weltmarktführern in Zahnrad- und Antriebstechnik ebenso wie die im gleichen Ort sitzende Firma IMS Gear; die Firma Testo aus Lenzkirch mit Standorten dort, in Titisee und Kirchzarten spielt weltweit in der obersten Liga der Sensoren- und Testgerätehersteller wie auch die Firma Sick in Waldkirch oder Endress & Hauser im Bereich der Messtechnik. Ganz aktuell: Die Produktion des Corona-Medikaments Paxlovid bei Pfizer in deren weltweit größter Feststoff-Tablettenfabrik in Freiburg.

Natürlich gehören zu einer Rallye auch Pokale und Sieger. Von den Siegern haben sich bereits einige zur Teilnahme an der "allerletzten" Rallye angemeldet, darunter auch Sieger der ersten Jahre. Es gab im Laufe der Zeit mehrere Pokale, deren Aufenthaltsorte aber weitgehend unbekannt sind. Die Regel war eigentlich, dass der Pokal bei dreimaligem Gewinn in Folge oder fünfmaligen Gewinn in die Hände der Sieger überging. Ob sie auch immer eingehalten wurde, ist mir nicht mehr erinnerlich. Daneben gab es 1972 auch einen Damenpokal, dessen Gewinnerin, Renate Schulz-Weiling, auch an der Rallye 2021 teilgenommen und sich auch zur "allerletzten" Rallye angemeldet hat. Andere Mehrfach- oder Seriensieger waren Teams wie Bb Walter Zeiss/Rainer Ochmann, Georg Strecker mit wechselnden Beifahrern, ebenso meine Töchter Veronika und Melanie; in letzter Zeit dreimal in Folge: die BbBb Robin Giers und Alexander Bowitz, die hoffentlich als Titelverteidiger noch einmal an den Start gehen werden.

Bleibt mir am Ende des Rückblicks noch, mich bei allen Mitstreitern über diese Jahre für deren wertvolle Unterstützung zu bedanken. Zu nennen wären da unter vielen die BbBb "Flotho" Faupel, "Duck" Lauer, "Bärchen" Dickhaut und vor allem "Schittus" Schittny, der mir bei allen Fahrten in den letzten Jahren eine große Hilfe war. Bitte seht es mir nach, wenn ich an dieser Stelle einen oder viele nicht genannt habe - das Gedächtnis wird langsam schlechter.

Zu guter Letzt noch ein Ausblick auf die "Allerletzte":
Schon lange war es mir ein inneres Anliegen, noch einmal eine Rallye bei unseren Nachbarn im Elsass und den Vogesen durchzuführen, die in meinen Augen durchaus ein gleichwertiges Pendant zu Südbaden und dem Schwarzwald darstellen. Größtes Hindernis war aber bisher immer der Gedanke an die eher langweilige Anfahrt quer durch die oberrheinische Tiefebene bis in lohnenswerte Rallyegebiete. Immerhin beträgt die Luftlinienentfernung Freiburg - Colmar rund 50 Kilometer. Hin und zurück also 100 Kilometer ebenso nutzlose Strecke wie nutzloser Zeitaufwand.
So reifte nach und nach die Idee, die Rallye statt einer Rundfahrt von Freiburg als Fahrt mit Start und Ziel im Elsass und mit zwei Übernachtungen durchzuführen, und zwar anstatt eines Brisgoventages, zu dem ja auch die meisten anreisen und zwei Übernachtungen in Kauf nehmen müssten. Erfreulicherweise hat der Vorstand der Brisgovia dem zugestimmt, weshalb auch schon die Vorankündigung im letzten Newsletter erfolgte. Inzwischen ist die Planung weit fortgeschritten und auch die Route liegt weitgehend fest.

Wir beginnen Freitagabend (23.09.22) im ehemaligen Kloster auf dem Mont Ste. Odile mit einem gemeinsamen Abendessen und anschließenden geselligen Beisammensein. Ich rate sehr dazu, schon am Nachmittag anzureisen und einen Rundgangs durch die Klosteranlage und auch einen Gang entlang der "Heidenmauer" zum Männelstein zu machen (<> 1 Stunde), um die herrliche Aussicht

zu genießen. Zur Zeit wird noch geprüft, ob sich auch die Möglichkeit zu einem Abendgottesdienst bietet.

Am Samstag dann die eigentliche Rallye:
Nach einem möglichst frühen Frühstück nehmen wir kleine und kleinste Straßen unter die Räder und fahren durch mehrere Täler bzw. über mehrere Bergsättel in einer sehenswerten und aussichtsreichen Landschaft nach Süden, unterbrochen durch ein paar Aufgaben und einen landestypischen Imbiss in einer ebenso landestypischen Ferme Auberge. Keine Angst, die Strecke und die Beschreibung ist so angelegt, dass Jeder - Alt und Jung - sie ohne Zeitdruck finden und fahren kann. Nur mit Wohnmobilen würde es Probleme geben, für die aber die Umwegrouten angegeben werden. (Für Einzelheiten lest bitte die beigefügte Ausschreibung). Das Ziel ist dann ein Hotel in der Vorbergzone mit ihren Weinbaugebieten, die wir tagsüber wegen der im Gang befindlichen Weinlese meiden werden.
Am Abend schließlich gemeinsames Essen, Siegerehrung und ein gemütlicher Ausklang unter Freunden (ca. eine Autostunde von Freiburg).

Sonntags dann Aufbruch zur Heimfahrt - entweder über die nicht weit entfernte Franzosenrollbahn oder entlang der *Route des Vins d'Alsace* nach Norden, vielleicht mit einem Stopp in den wirklich sehenswerten Weinorten wie etwa Eguisheim, Riquewihr oder Ribeauville, bei gutem Wetter aber etwa so voll wie etwa Rüdesheim.....

Nicht siegen, dabei sein ist wichtig!

Winfried Strecker