

Red Bull Jungfrau-Stafette 2008

Von unliebsamer „Leuchtreklame“, einer frostigen Jungfrau, glänzenden Oldtimern und „alten Kisten“

Nach gerade mal nur 3 Std. Schlaf reißt mich mein Wecker um 3.45 Uhr aus meinen Träumen. Doch so fix bin ich schon lang nicht mehr in meinen Klamotten und parat, war heut doch der Tag der Jungfrau-Stafette und ich als Helfer ganz kurzfristig mit dabei. Dabei, bei einem Ereignis, welche manche noch nicht mal richtig mitbekommen haben, für andere die Erfüllung langgehegter Träume ist und für wieder andere ein Event, welches an organisatorischem Fingerspitzengefühl kaum mehr zu übertreffen ist:



13 Einzeletappen welche durch verschiedene Sportarten miteinander verbunden sind. Zum Leben erwacht mit rund 40 gemeldeten Teams die alle an diesem Tag an einem einzigen Strang ziehen, oder besser, sie übergeben den Stafetten-Stab an den jeweils Nächsten aus ihrem Team. Jeder Einzelne gibt sein Bestes, kämpft für sein Team, Ehrgeiz breitet sich aus. Und doch – sie alle haben den Plausch! Nicht ein verbissenes Gesicht, nicht eine Remperei - sie alle wollen heile ihre Etappe zu Ende bringen, um ihr Team nach vorne zu katapultieren. Deutlich spürt man die Anspannung vor dem Start, die Hektik in den Wechselzonen, das bange Warten der Flieger mit ihren „alten Kisten“ auf ein mögliches „go“ und die Kanuten, die vorsichtig ein Finger ins saukalte Nass stecken – wie warm ist die Visp?

2007 erstmals seit 1939 wieder durchgeführt hat man sich dieses Jahr mit dem Datum statt auf den Sommer auf den Herbst gelegt. Letztes Jahr konnten die historischen Flugzeuge wetterbedingt nicht starten, respektive reichte die Sicht gerade mal für eine Runde um den Flugplatz. Und auch dieses Mal war wieder das Wetter das Zünglein an der Waage: wird alles wie geplant stattfinden und können die 13 Etappen durchgeführt werden?

Momentan sieht es auf der Jungfrau übel aus und die Meldungen in die Zentrale verheissen nichts Gutes: Schneesturm, minus 10 Grad und Sichtverhältnisse von gerade mal einem Meter... Die Rechner laufen auf Hochtouren – wie lässt sich die Stafette verbinden? In welchen Zeitabständen ist zu starten, wenn eine Etappe nicht durchgeführt werden kann? Denn eines ist klar: die Sicherheit der Athleten muss zu jeder Zeit gewährleistet werden. Der zur Sicherheit aller betriebene Aufwand ist kaum nachzuvollziehen und beeindruckend ist die Präsenz auf dem Aletschgletscher. Wetter, Schnee und Eis werden auf dieser höchst anforderungsreichen Strecke den Läufern alles abverlangen und ist nur von berg- und gletschererfahrenen Sportlern zu bestreiten. Die Strecke ist von Bergführern und militärischen Gebirgsspezialisten markiert und abgesichert, stellenweise sind Fixseile angebracht. Während des Wettkampfes werden Bergführer, Gebirgsspezialisten und SAC-Mitglieder die Strecke an den schwierigsten Stellen überwachen. Im Anforderungsprofil heisst es zudem: Der Ausrüstung und Bekleidung muss höchste Aufmerksamkeit geschenkt werden. Obligatorisch sind: geeignete Laufschuhe mit Spikes, Helm, Bandschlinge mit Karabiner, Bergschuhe als Ersatz samt Steigeisen sowie Lawinenschuttsuchgerät und Verpflegung.

Nichts wird dem Zufall überlassen, alles ist gesichert. Und doch, ein Restrisiko bleibt immer....

Die Zentrale in Dübendorf, das Zentrum der Stafette, ist vollgestopft mit Laptops, grossem Funkrelais, Walktalkies, Drucker, Natels, Hadsets und Michael arbeitet an 2 Laptops gleichzeitig während er ebenfalls noch am Telefon hängt, um die neuesten Ergebnisse zu erfahren. Ja, hier ist Action in der Hütte und jemand, der hier nichts zu suchen hat, sollte sich hier auch tunlichst nicht blicken lassen. Draussen vor dem Hangar steht der Funkwagen, äusserst rege Betriebsamkeit auch hier, von einem enormen Stimmengewirr sämtlicher Funkverbindungen und Sequenzen mal ganz zu schweigen. Da verstumme selbst ich.



Und das war nicht das erste Mal an diesem Tag....

Mein Tag begann mit einer recht speziellen Art der „Leuchtreklame“ und das in der Art, wie man sie sich eben nie wünscht es mal erleben zu dürfen. Alles begann damit, dass ich – als noch einzig freies Auto, zudem noch ausgerüstet mit einer Anhängerkupplung – mich angeboten habe, in aller Herrgottsfrühe im Nirgendwo einen Anhänger anzuhängen und diesen zum Start nach Schaffhausen zu fahren. Auf der Strassenkarte liess ich mir am Abend zuvor noch den Ort zeigen und mit den vagen Beschreibungen wie „...vom Zeppelin her kommend, roter Anhänger, Post...“ machte ich mich dann auf den Weg in die Fremde. Zweimal musste ich mich nach dem Nest durchfragen, dann sah ich auch den Zeppelin (aha!) und gleich drauf auch auf einem schönen (und beleuchteten!) Dorfplatz den entsprechenden Anhänger. Der erste Fingernagel segnete das Zeitliche und entsprechendes Gefluce folgte, jedoch vielmehr deshalb, weil der 13polige Stecker vom Anhänger nicht in den 5poligen Stecker meines Autos passen wollte und weit und breit auch kein Adapter aufzutreiben war (wie auch, war ja gerade mal kurz nach 5 Uhr). Also trotzdem angehängt – der Anhänger wurde gebraucht! Mit einem mulmigen Gefühl und striekt das Tempolimit einhaltend, machte ich mich flugs auf den Weg, die Richtung war ja nun bekannt: über die Autobahn nach Schaffhausen. Wer mich kennt weiss, wenn ich was finden will, dann finde ich es auch – den Anhänger hatte ich ja auch gefunden. Doch, in dem Fall wurde ich leider auch „gefunden“... Mit einem mal leuchtete sie nun: die „Leuchtwerbung“ mit folgendem Wortlaut: „Bitte folgen - Polizei“!!!! Na bravo!!! Weiteren Zorn der Jungs zog ich auch noch auf mich, als ich nicht wie verlangt, folgte, sondern in die Ausfahrt nach Schaffhausen einbog (...wer weiss, wo die mit mir hin wollen). So hielt ich rechts auf dem Seitenstreifen der Abbiegespur an, die Jungs auf dem Seitenstreifen der geradeaus nach St. Gallen führenden Autobahnspur und kamen mit einem entsprechender Laune zu mir rüber! Auweia, das konnte ja nun extrem heiter werden. Da brach das Donnerwetter auch schon über mich herein, jegliche Gedanken an Flucht waren zwecklos. „Führerschein und Ausweispapiere, bitte!“ („Bitte“ – aber in welchem Ton!!!). Was mir den einfallen würde, ihnen nicht zu folgen. Und überhaupt, der Anhänger sei nicht beleuchtet und es ist ja schliesslich Nacht und ich sei auf der Autobahn unterwegs. - Das einzige was da hilft, ist entwaffnende Offenheit! Also versuchte ich meinen zitternden Knien irgendeine Art von Stabilität zu geben, um nicht vor ihnen in Ehrfurcht und Scham zusammenzusinken und holte Luft. Leider waren sie zu zweit, mit doppelt soviel Zorn auf mich. Ich verstummte. Sie hatten ja Recht, was sollte ich also tun? - Ja, ich weiss, dass ich ohne Licht unterwegs bin. (Au weia, hier hätten sie mich fast gevierteilt!!!!) - Wie könnte ich nur fahren wenn ich das doch genau weiss....? - Nein, auch wenn der Anhänger ebenfalls BE-Kennzeichen hat, ich habe ihn gerade in St. Nimmerleinsort aufgesammelt, muss ihn im Rahmen der Jungfrau-Stafette zum Start nach Schaffhausen bringen und von dort wieder beladen nach Dübendorf. Wie, ihr wollt den wiegen? Soweit ich weiss, ist er leer. Warndreieck wegen der Reflektoren dranmontieren? Geht nicht? Könnt ihr nicht hinter mir herfahren?

Nein? ok. Dann gebt mir doch bitte das blöde Zettelchen und lasst mich weiter fahren. Ich muss zum Start, habe dort meinen Einsatz und wir sind nur sehr wenig Leute dort. - Ruhe. Beratung. Zähneknirschen. Und ein Riesenluftsprung, als die Jungs mich einfach so wieder haben fahren liessen!!!!!! Shakehand und ja, ich besorge einen Adapter!!!! Meine Güte, so viel Glück mit den Jungs, das ist kaum zu glauben.

Nachdem ich nach der Autobahnausfahrt noch ein nettes älteres Ehepaar zur nachtschlafenden Zeit via rausgehaltenem Daumen dazu bringen konnte, kurz anzuhalten, wusste ich dann nun auch die letzte Wegstrecke zum Rheinfall, na ja, so zumindest ungefähr, aber es gibt nichts, was ich bisher nicht gefunden habe. Orientierungssinn sei dank, entsprechend waren die Wege und an der ersten wieder asphaltierten Strasse wurde ich von zwei Jungs auf Stollen-Pneus überholt. Die sich mir stellende Frage, warum fahren solche Jungs mit Warnweste erübrigte sich, als ich Bieber und Pelle beim Start als Vorfahrer der Velotruppe identifizierte.

Mit einem hammerlauten originalen Kanonenschuss ist der Startschuss zur Red Bull Jungfrau-Stafette 2008 gefallen:

Etappe 1: Radfahrer

Der Rheinfall spendet tosenden Applaus, als die Radfahrer das grosse Rennen lancieren. Ein Sprint vom Känzli hinauf in die Wechselzone, Laufschuhe aus und rein in die Veloschuhe, Velo schnappen und weg. Kurzfristig ein heftiges Gedränge, die Teilnehmer fliegen davon, ein paar nehmen es gemütlich und die Helfer müssen massiv in Schach gehalten werden, um auch dem letzten Teilnehmer eine reibungslose Abfahrt zu ermöglichen. Mich konnte nichts mehr erschüttern, nach zwei Streifenhörnchen am morgen ein paar Beschimpfungen der Helfer, das ist ja schon bald Peanuts. Über 43 km und ein paar giftige Steigungen führt die erste Etappe südwärts durch's Zürcher Weinland. Vorweg im ersten Teilstück die beiden Jungs mit ihren Stoppelhopser-Maschinen, dann übernimmt die Rennleitung Werner die Spitze, dazwischen irgendwo der Gigathlon- erprobte Töff mit TV-Kameramann als Sozius und zu guter Letzt die Ambulanz und Anni als „Besenwagen“. Die Staffel ist ins Rennen gegangen!

Erleichterung im Gesicht von Stefan, der für den Start verantwortlich war, dass alles reibungslos geklappt hat. Er hat einen guten Job gemacht. Nun heisst es für uns: Gitter in den Anhänger laden und zurück nach Dübendorf. Unterwegs gibt es in Lindau die erste Übergabe des Staffelstabes.



(Foto: www.redbulljungfraustafette.com)

Etappe 2: Läufer

Lindau, am Morgen, es ist kalt und der Wind pfeift nur so um die Ecken. Via Funk werden die Velos angekündigt, die Läufer gehen in Startposition. Keiner kann es abwarten, einige laufen ihrem Teampartner bereits entgegen, ein Griff zum Staffelstab und weiter

geht es auf die 9 Kilometer langen Crossstrecke über Feld- und Waldwege, ein schnelles Rennen zwischen Lindau und dem Flugplatz Dübendorf.



In Dübendorf dann gespanntes Warten auf die ersten Läufer. Der Zieleinlauf um Platz 1 ist spannend: Kopf an Kopf kommen die beiden angerannt, nach dem Red Bull Zielbogen ist der „Kampf“ vergessen, gemeinsam prostern sie sich mit einer Dose Energie zu und schlendern gemeinsam zu den Duschen. Das ist Sportgeist!

Inzwischen ist die Entscheidung in der Zentrale gefallen: Die Flieger dürfen starten, jedoch nicht auf der ursprünglich vorgesehenen Flugrute über die Jungfrau, sondern aus Sicherheitsgründen über das Mittelland zum Zwischenflughafen nach Sion. Mit einem Mal wird es lebendig in Dübendorf. Die Piloten checken ihre alten Kisten ein letztes Mal, setzen ihre Mützen auf, krabbeln in die Flieger, rollen heran und nehmen ihre Startaufstellung ein. Anspannung ist zu spüren. Erwartung und eine unsagbar grosse Freude, fliegen zu dürfen! Die einzige Pilotin unter ihnen, Liliane Erb, freut sich riesig für ihr Frauenteam an den Start gehen zu dürfen! Seit 19 Jahren hat sie ihren gelben Adler und seitdem unzertrennlich auf vielen gemeinsamen Flügen. Ich drücke ihr ganz fest die Daumen und mein Respekt für sämtliche Piloten wächst von Minute zu Minute: was die sich trauen!!!!!!



Die alten Kisten sind noch „von Hand“ zu fliegen und sie müssen einen Plafond von 4.000 m erreichen. Kein Navi, Autopilot oder sonstiger Schnickschnack. Nein, auch hier, wie bei den Oldtimern und den historischen Motorrädern, hier sind wirklich noch Handarbeit und das Wissen um die Technik gefragt. Ferner ist es Sache des Piloten, seine persönlich dem Flugzeugtyp angepasste Flugart zu bestimmen. Ohrenbetäubender Lärm (für manche wohl auch

Musik) setzt ein, als sie ihre Motoren anschmeissen. Der eh schon schneidende Wind nimmt an Intensität zu, ein Wunder, bläst es mir nicht die Kamera aus der Hand.



Es ist grandios, so nah bei den alten Kisten dabei sein zu können, den Piloten beim Anlegen der Gurte behilflich zu sein, den Propeller drehen zu dürfen. Ganz klar, der Funke springt auf sämtliche Zuschauer, Beteiligte, Betreuer und sonst wen über. Es ist trocken und für einen Moment schaut die Sonne heraus. Dann rollen sie alle in schwingenden Bewegungen hinaus auf das Startfeld. Sie strahlen, freuen sich und winken! Viel Glück Jungs! Bitte kommt alle wieder heile nach hause!!!!





Etappe 3: Flugpilot

„Der Silberadler segelt voraus, die historischen Flugzeuge gleiten hinterher.“
Die Übergabe an die Skifahrer auf dem Jungfrauoch per Abwurf der Meldetasche wäre der Höhepunkt der Stafette auf fast 4000 Metern über Meer.



Doch die Verbindungen hinauf zur Jungfrau verheissen auch weiterhin nichts Gutes. Die Entscheidung fällt: die **Skifahrer** werden nicht starten. Auf dem Mönchsloch ist es mit diesen Bedingungen viel zu riskant, die Skifahrer starten zu lassen. 3.5 km auf dem ewigen Schnee des Jungfraufrims werden dieses Jahr vorerst unberührt bleiben. Im Anforderungsprofil heisst es zur 4. Etappe: hochalpine Gletscherabfahrt mit möglicher Gegensteigung. Die Schnee- und Eisverhältnisse können von gut bis sehr schlecht sein, die Strecke ist nicht präpariert. Die Gletscherspalten sind markiert und werden mittels Toren weiträumig umfahren. Das Passieren der Tore in der richtigen Reihenfolge ist lebenswichtig, Auslassen eines Tores

bedeutet Ausschluss der ganzen Equipe. Der Zustand des Gletschers am Tag der Veranstaltung bestimmt die Länge der Abfahrtsstrecke, welche durch Bergführer, milit. Gebirgsspezialisten und SAC-Mitglieder organisiert und überwacht wird.

Und auch für den **Gletschrläufer** ist es, trotz aller nur erdenklicher Sicherheitsmassnahmen vor Ort (Bergführer, milit. Gebirgsspezialisten und Mitglieder der SAC), zu gefährlich. Der Aletschgletscher ist für jeden eine sportliche Herausforderung und nur Profis sind hier auf diesem gefährlichen Geläuf startberechtigt unter Einhaltung sämtlicher Sicherheitsmassnahmen und Sicherheitsausrüstung. Doch die 8 km über das Eis sind heute zu gefährlich, die Gletscherspalten trotz Markierung nicht sichtbar. Die Steigeisen bleiben eingepackt.

Die nächsten die zu ihrem Einsatz kommen, sind die Bergläufer:

Etappe 6: Bergläufer

Vom Aletschgletscher hinauf zur Bergstation der Eggishornbahn – Die Bergläufer haben sich mit zwar „nur“ 3.5 km eine kurze aber damit die härteste der 13 Etappen ausgesucht. Wer es hierher schafft, hätte alleine einen kleinen Silberadler verdient. Die am Abend gezeigten Bilder sind beeindruckend, zeigen sie so eindrücklich, wie sich die Sportler durch den Schnee kämpfen, ausrutschen, hinfallen, aufstehen, und immer weiter laufen, laufen, laufen, laufen, für ihr Team und auch gegen die Kälte. Am Etappenzieleinlauf haben sie Eis auf der Nase und lassen sich gern in bereitgelegte dicke Wolldecken einpacken. Sie haben ihren Teil zum Gelingen beigetragen – nun ist das nächste Teammitglied an der Reihe. Die Einlaufzeit in die Wechselzone ist zugleich die Startzeit für die 7. Etappe und die Übergabe des Malbandes an den Gleitschirmpiloten geschieht direkt bei der Abflugrampe der Bergstation der Eggishornbahn.



(Foto: www.redbulljungfraustafette.com)

Doch auch hier muss die Einsatzleitung erneut zur Sicherheit aller entscheiden: 80 km/h schneller, böiger Wind kann für **Gleitschirmpiloten** schnell zu einer unberechenbaren und tödlichen Falle werden. So muss auch die 7. Etappe mit 4 km Strecke vom Eggishorn hinunter zum Kühboden ausfallen. Zudem aufgrund der tückischen Wetterverhältnisse eine Strecke, die sowieso nur absoluten Könnern vorbehalten gewesen war. Ein Zielabwurf des Stafelbandes möglichst nahe am wartenden Biker entfällt.

Trotzdem geht die Jungfrau-Stafette mit der 8. Etappe weiter:

Etappe 8: MTB-Downhill-Fahrer

Eingefleischte Biker bewältigen auf der Downhill-Strecke die gut 1.100 Höhenmeter mit 5 km und das gerade mal in nur max. 10 Minuten. Der im Oktober oft bis weit unten liegende Schnee macht die Aufgabe nicht einfacher, aber wenigstens etwas weicher. Nun, einfacher ganz sicher nicht. Eingewickelt in Wolldecken warten die Biker auf die

Startfreigabe, bevor sie sich in einem halsbrecherischen Tempo den schneebedeckten Berg hinunter stürzen. Ihr Tempo ist einfach mörderisch! Der Weg ist schmal und steil, nichts als Schnee und nur das eine vor Augen: sein Team nach vorne bringen und den Stafettenstab dem wartenden Motorradfahrer in die Hand drücken!



(Foto: www.redbulljungfraustafette.com)

Fiesch. Regen. Die Downhill-Fahrer rasen durch den Ort, dem Etappenziel entgegen, entgegen auch den Fahrern auf ihren historischen Motorrädern. Einem Stunt gleichkommend muss ein Downhiller so stark abbremsen, dass er auf dem Vorderrad bei „seinem“ Töfffahrer zu Stehen kommt, um ihn den Stafetten-Stab übergeben zu können. Schnell den Stafettenstab verstauend nimmt der Töff-Fahrer seine Etappe unter die Räder:

Etappe 9: Motorradfahrer

Auf Maschinen der Vorkriegszeit nehmen sie ihre Strecke von 68 km durchs Wallis unter die Räder. Die Verkehrsregeln sind einzuhalten. Etappensieger wird, wer die vorgeschriebene Zeit am genauesten einhält. Doch wer glaubt, die alten Maschinen würden einfach nur geradeaus in der Ebene fahren, der täuscht sich gewaltig: höchster Punkt dieser Etappe ist die Moosalp mit 2.048 m. Dem Material und auch den Fahrern wird alles abverlangt. Die Strecke ist für Fahrer und Motorrad sehr anforderungsreich. Ein geeignetes Fahrzeug für die Steigungen zur Moosalp hinauf und das Gefälle nach Stalden hinunter ist von grösster Wichtigkeit. Manche müssen sogar noch angeschoben werden, um so richtig auf Touren zu kommen! Aber dann knattern sie los, unaufhaltbar...



(Foto: www.redbulljungfraustafette.com)

Bei schönstem Sonnenwetter erreichen die Motorradfahrer nach einer sehr abwechslungsreichen Strecke Stalden. Kaum im Zielbogen angelangt, wird dem Motorradfahrer der Stafettenstab vom Kajakfahrer abgenommen und schon sprintet dieser zu seinem Kajak, lässt es zu Wasser in die eisige Visp, springt hinein und paddelt los.

Etappe 10: Kajakfahrer

Das Wasser spritzt bis ins Gesicht, das Kajak wird wild hin- und hergeworfen, doch das stört die Jungs und Mädels nicht. Sie sind in ihrem Element und geben alles. Wildes Walliser Wasser treibt die Jungfrau-Stafette voran. Gilt es doch auch, ein Wehr zu Um“gehen“, sich dann wieder via Rutsche zu „wassern“ und die Strecke von insgesamt 8 km weiter zu paddeln. Im Anforderungsprofil heisst es hier: Das Wehr weist unüberwindbare Blöcke auf, in welchen eine Rettung nicht garantiert werden kann. Wird das Wehr trotz Verbot befahren, so wird die entsprechende Mannschaft des Fehlbaren disqualifiziert und aus dem Rennen genommen. Etappenchef ist Hans Ettlin, ehemaliger Ausbildungschef des Schweizerischen Kanuverbandes und Wettkampfpflicht. Auch hier wird deutlich, dass die Sicherheit der Athleten von grösster Wichtigkeit ist.

In Visp kommt den Kanuten ein Helfer zu Hilfe, um den Stafettenstab an die Oldtimerfahrer der historischen Autos weiterzugeben.

Etappe 11: Automobilfahrer

Viele von ihnen fahren mit einem Beifahrer der zuständig für die Zeitmessung und die Einhaltung der Streckenführung ist. Denn auch für die Oldtimer gilt: Tempolimit und eine sehr interessante und abwechslungsreiche Strecke auf den steilen und engen Bergstrassen des Val d'Anniviers. Die vorgeschriebene Durchschnittsgeschwindigkeit muss auf den Bergstrassen eingehalten werden, was kein einfaches Unterfangen ist. So schlängelt sich ihr Weg hinauf und hinunter und einer Kurve folgt die nächste. Eine Reise in die Vergangenheit bietet der Autoabschnitt auf 80 km. Rennwagen aus den 20er und 30er Jahren setzen die Stafette fort, lassen das Herz der Oldtimerfreunde deutlich höher schlagen – laut und schnell sind auch ihre Motoren. Allein der Moment, wo sie sich in Bewegung setzen, endlich losfahren dürfen und die Motoren so richtig zum Leben erwachen, lässt noch einmal deutlich werden, mit welcher Kraft diese Rennwagen schon damals ausgestattet waren und noch immer ihre volle Leistung bringen können.

In seinem Element ist auch Adriano Cimarosti, eine „lebende Legende“ im Bereich des Automobilsports und gesegnet mit einem unerschöpflichen Wissen über die Geschichten eines jeden einzelnen Oldtimers, der hier an den Start geht.



(Foto: www.redbulljungfraustafette.com)

Sion. Die Oldtimer finden ihren Weg zum Flugplatz, wo sie von vielen Zuschauern und den bereits wartenden Piloten in Empfang genommen werden.

Doch - was passierte in der Zwischenzeit in Dübendorf?

Nachdem die Flieger abgehoben und alle wohlbehalten unterwegs sind, kehrt auf dem Gelände ein bisschen Ruhe ein, so dass Patrizia und ich einen kleinen Verkaufsstand mit Oldtimermodellen aufbauen können.

Doch die Ruhe währt nicht lange: mit lauten Motorengeräusch kündigen sie sich an – die Oldtimer, die hier in Dübendorf an einem kleinen Korso teilnehmen wollen. Das lässt natürlich mein Herz höher schlagen, und so nehme ich mich - mangels sich verantwortlich zeigender und im Moment nicht anwesender Judith - vor Ort spontan der Oldies und ihrer Fahrer/Innen an. So aus dem Stehgreif bin ich erst mal deren Ansprechpartnerin. Verspätet kommt dann auch Judith und auch ich bekomme so weitere Informationen über den weiteren Ablauf. Leider – und das ist wohl der einzige negative Punkt, sofern ich ihn mitbekommen habe – hat hier die Organisation etwas versagt.



Rarität: es gibt ihn nur noch 4x auf der Welt

In den Flyern war von einem Oldtimer-Korso durch das Zürcher Weinland zu lesen, doch die Fahrer hatten keine weiteren Informationen hierüber erhalten und auch mir lagen keine Informationen über Zeit, Treffpunkt, Vorfahrer oder ähnliches vor oder hat man mir mitgeteilt, um diese an die Oldies weitergeben zu können. Für mich eine etwas unbefriedigende Situation, da ich bei meinen sonstigen Oldtimereinsätzen über alles orientiert bin und somit eine kompetente Ansprechpartnerin sein kann. Somit musste nun mächtig improvisiert werden.



Nach und nach sickerten Informationen bis zu mir, dass es wohl nur eine Rundfahrt auf dem Flughafengelände geben werde. Leider verspätet sich auch noch der Caterer, die Fahrer und wir haben mächtig Hunger, doch irgendwie schweisst dies auch zusammen, auch wenn bei manchem Fahrer ein bisschen Unmut zu spüren ist. Ich versuche sie, so gut es geht zu betreuen und für all ihre Fragen Antworten und Lösungen zu finden.

Ein Smalltalk hier und da verkürzt die Zeit und stimmt die Fahrer/Innen versöhnlich. Sie alle sind mächtig stolz auf ihre Oldtimer und ein Gespräch über das Gefährt lässt so manche Unpässlichkeit im Tagesverlauf vergessen. Ein reger Austausch untereinander und das Zeigen des jeweils eigenen Oldtimers und dessen ganz persönliche Geschichte zeichnet diese Zeit aus.



Bugatti – die Legenden leben!



Als dann irgendwann die Sonne im richtigen Moment durch die Wolken schaut, ist es um den Korso bestens bestellt und die Oldies geben Gas. Die Freude der Fahrer/Innen, ihre Gefährte „fliegen“ lassen zu dürfen, ist gross. Ich selbst sitze in einem alten DKW und darf diesen Oldie hautnah erleben! Und wäre der eigentliche Fahrer nicht rechtzeitig von seiner Besprechung zu seinem Wagen zurück gekommen, hätte ich diesen sogar selbst fahren dürfen! So bin ich aber – ganz ehrlich – froh, „nur“ Beifahrerin zu sein, nicht dass ich mich mit dieser kniffligen Schaltung verschaltet und womöglich noch einen Schaden angerichtet hätte. So alte Schätzle sind ja auch ein bisschen speziell und mitunter gewöhnungsbedürftig, was ihre Vorlieben angeht... Zurück im Zielbereich reihen sie sich die wunderschönen Oldtimer der Reihe nach auf und lassen sich von den Zuschauern bestaunen. Ich selbst habe meine Kamera immer griffbereit und mache viele Fotos. Ich liebe sie einfach, die Oldtimer, ihre Geschichten, ihre Formen, ihre Einzigartigkeit und dass sie noch laufen und nicht irgendwo als Ausstellungsstück versteinert rumstehen. Sie müssen laufen! Nur dann „leben“ sie und können zeigen, was noch alles in ihnen steckt – und das ist eine Menge!



Da sag noch einer: Frauen können es nicht „krachen“ lassen...!!! Sie hat uns alle überholt!
Und das mit einem riesenbreiten Freudengrinsen im Gesicht!!



Ein DKW in Schräglage
(...und das aus einem fahrenden DKW-Cabrio nach hinten hinaus fotografiert)



Kurz drauf bekomme ich eine kurze Nachricht vom Töff-Kollegen René: „...wenn man dich schon nicht zu Gesicht bekommt, hört man dich wenigstens im Radio...!“
Erst jetzt wird mir bewusst, dass ein zuvor aufgenommenes Interview tatsächlich über den Äther gegangen und ausgestrahlt worden ist! Wer lässt sich schon gern freiwillig so ein Schaumstoffding unter die Nase halten wenn er weiss, dass es auch tatsächlich gesendet wird? Auf meine Nachfrage hin hiess es „nur für hier“. Ok, jemand muss ja die Beschallung bei einer Veranstaltung machen und wenn diese dann auch noch mit ein paar Interviews

zwischen durch aufgelockert wird und die anwesenden Zuschauer noch Informationen erhalten, warum nicht? Irrglaube, meine Lieben, Irrglaube!!! So erzähle ich dem Andi von Radio Zürisee völlig unbedarft, warum ich von den Oldtimern so begeistert bin und was sie für mich zu etwas Besonderem macht. Leider habe ich selbst die Ausstrahlung nicht gehört, da ich in diesem Moment eben mit einem selbst auf dem Korso unterwegs war, aber den entsprechenden Live-Mitschnitt konnte ich mir zwei Tage später anhören und es ist ein ganz schön komisches Gefühl, wenn man sich selbst im Radio hört! Und ja, die Leidenschaft kommt doch deutlich rüber ☺ ☺

(ich bin ein [LINK](#))

Nach einigen Dübendorfer Wetterkapriolen entscheidet es sich dann doch, für die Rückkehr der Flieger gnädig mit diesen zu sein.

Etappe 12: Flugpilot

In Sion starten nun die historischen Flugzeuge zum 130 km langen Rückflug. Eine geplante Alpenüberquerung muss zur Sicherheit der Piloten auch auf dem Rückflug ausfallen. So fliegen sie wieder über das Mittelland zurück nach Dübendorf, wo sie im Tiefflug das Band an den Schlussläufer übergeben. Zumindest sinnbildlich, denn in Dübendorf wartet eine separate Flugwertung auf sie: Im Zielbereich gibt es eine ganz konkrete Abwurfstelle und die Aufgabe an die Piloten besteht darin, das Band so zielgenau wie nur irgend möglich abzuwerfen, was unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit, der Höhe, und dass manche dann auch mit nur einer Hand die Maschine steuern müssen, keine leichte Aufgabe darstellt.

Am dunkelgrauen Horizont sieht man sie nun kommen, meinst nur ein von der Sonne angestrahlter glitzernder Funke. Sie sinken, sie lassen sich langsam in die Tiefe bis sie an der vorgesehenen Abwurfstelle das Malband abwerfen. Daumen drücken für jeden Piloten, dass er es trifft und somit Sonderpunkte sammeln kann. Dann ziehen sie ihre Maschinen wieder hoch und drehen entweder eine Schleife um zu landen oder um sich direkt auf ihren Heimweg zu machen. Am Sonntag ist in Dübendorf Start- und Landeverbot, so dass ein regulärer Heimflug erst am Sonntag nicht möglich ist. Doch das Schönste ist eigentlich, dass sie alle wieder zurückgekommen sind! Soweit mir bekannt gibt es keinen einzigen Ausfall. Nur eine Maschine ist nach dem Start in Dübendorf am Morgen relativ früh wieder zurück gewesen. Tja, also, der Tank, der ist zu klein. Doch man munkelt, dass die Piloten den Weg nicht gefunden haben... und das ausgerechnet die Piloten der Red Bull-Mannschaft.



(Foto: Stefan)

Kaum sind die Flieger dabei, ihre Malbänder abzuwerfen, geht die letzte Etappe der Jungfraustafette los: die Schlussläufer.

Etappe 13: Schlussläufer

Aus der Luft kommen die Stafettenbündel angeflattert und schicken einen Läufer nach dem anderen auf die Schlussrunde um den Flugplatz Dübendorf. Hier endet die Reise und es fällt die Entscheidung, welches Team als Sieger der Red Bull Jungfrau-Stafette 2008 den Silberadler mit nach Hause nimmt. Die Crossstrecke von ca. 4 km Länge wird auf einem asphaltierten Parcours abgehalten. Sehr spektakulär gestaltet sich der Lauf mitten durch das Fliegermuseum. Nach der letzten Runde durch das Museum gehen die Läufer auf die Zielgerade, die meisten von ihnen auf den letzten Metern eingerahmt von ihren anderen Teamkollegen, die gemeinsam mit den Schlussläufern ins Ziel der Red Bull Jungfrau-Stafette laufen! Ein toller Moment für das Team, ein toller Augenblick für die Zuschauer. Ich spüre jedenfalls Gänsehaut bei diesem Anblick, denn sie haben alle zusammen geschafft! Jeder einzelne hat dazu beigetragen, dass sein Schlussläufer ins Ziel laufen kann!



Teamwork



Doch mit dem Zieleinlauf der Schlussläufer ist mein Einsatz noch nicht beendet. Nachdem alle Flieger ihre Malbänder abgeworfen haben, müssen diese ja noch eingesammelt werden. So fahre ich mit Paul zusammen zum Eingang des Militärflughafens. Nach Erledigung der Formalitäten geht es hinauf in den Tower, wo Paul die Funkgeräte abgibt und quasi eine Übergabe macht. Der Ausblick von dort auf das beleuchtete Rollfeld im Sonnenuntergang vor einem Gewitterhimmel ist beeindruckend. Scheu frage ich nach, ob ich denn ein Foto machen dürfe (immerhin, Schweizer Militär und überhaupt...). Doch alles kein Problem, und so darf ich einige Fotos machen.



Flugplatz Dübendorf

Zurück beim Auto heisst es dann, Malbänder einsammeln. Also geht unser Weg über den offiziellen Flugplatz, über die Rollfelder bis hin zur Abwurfstelle. Wir sammeln die fast 40 Malbänder ein und messen die Entfernung zum Fixpunkt, denn ist wird die Auswertung dieser Sonderprüfung für die Flieger sein. Zum Glück habe ich einen Kombi, doch manchmal kann auch dieser zu klein sein. Die grossen (drei mal bis zu 21 x ca. 8 m) und dazu noch nassen Werbebanner lassen sich nicht nur bedingt klein zusammen falten sondern auch noch sehr schwer tragen geschweige denn in ein Auto verstauen. Doch für uns gibt es nur einen Weg, die Dinger müssen mit, egal wie. So packen wir kurzerhand das letzte und grösste Banner mit vereinten Kräften auf das Dach. Vollgesogen mit Wasser ist es schwer genug, auf dem Weg zurück in den Kurven nicht herunter zu rutschen. Beim Verlassen des Geländes flugs die Ausweise abgeben und zurück in den Zielbereich und ausladen. Als alles draussen ist und Paul bereits in die Zentrale zur Auswertung seiner Daten läuft stelle ich fest, dass wir zwar die Planen gut wieder ausgeladen haben, aber mein Auto nun in ein Feuchtbiotop umgewandelt worden ist. Das Wasser steht im Kofferraum und auch die Rücksitzbank ist eher mit Schwimmflügeln als mit einer schicken Hose zu besetzen. Na klasse!

Da nun eh' nichts mehr dran zu ändern ist, stelle ich mein Auto kurzerhand einigermaßen aus dem Weg und gehe in den grossen Hangar, in dem das gemeinsame Abendessen, die Siegerehrung und die anschliessende Party stattfinden soll. Das beeindruckendste im ersten Moment, wenn man in den Hangar kommt ist, dass er „strahlt“: grosse Kerzenleuchter stehen auf jedem dieser vielen grossen Tische und strahlen eine heimelige Wärme aus. Ob die Deckenbeleuchtung an war, kann ich gar nicht mehr sagen. Überall strahlende Gesichter, der Teilnehmer, der Teamchefs, der Helfer und eines jeder, der dazu beigetragen hat, dass dieser Anlass zu dem geworden ist, dass man sich abends zurücklehnen und sagen kann: es war grandios! Die Stimmung ist klasse und ein grosses Stimmengewirr zeugt davon, dass sich alle über ihre Erlebnisse rege austauschen. Auch ich finde noch ein Plätzchen am Tisch des OK's, zumindest sitzen viele mir bekannte Gesichter und Oldifahrer mit am Tisch, so dass ich mich rundum wohl fühle und den Abend mit seinem leckeren Abend und netten Gesprächen geniessen kann.



Irgendwann gibt es die Siegerehrung, da wird es nochmals spannend. Für mich haben sie alle gewonnen, denn sie haben es alle geschafft und sind alle als Team durch diesen Etappen-Marathon gekommen. Die drei Erstplatzierten teilen sich wie folgt auf:

1. Platz = Swiss Bulls
2. Platz = Goba Bulls
3. Platz = Uri

Mein ganz persönliches Fazit:

Eine grandiose Veranstaltung und Hut ab vor den Organisatoren. Besser gesagt: vor **Bernhard Brägger**, der mit der Idee, die Jungfrau-Stafette nach ihrer letzten Durchführung 1939 wieder zum Leben zu erwecken und somit für 2007 und 2008 Anstösser zu diesem Anlass war und **Daniel Geissmann**, der die organisatorische Seite mit seinem Team und die Umsetzung der Idee gestaltet und durchgeführt hat und sämtliche Fäden in Händen hielt.



Bernhard Brägger



Daniel Geissmann

Für mich war dieser Tag sehr eindrücklich besonders das Zusammenspiel der einzelnen Etappen/Stützpunkte von der organisatorischen Seite her. Aber auch und ganz besonders, einfach dabei zu sein, nicht nur als Zuschauer um einen Blick „drauf“ zu werfen, nein, mit-tendrin und aktiv dabei, mitzuhelfen und mitzuwirken, meinen Teil zum Gelingen dieser Veranstaltung beitragen zu dürfen. Sehr gerne wieder – und dann mit ein paar mehr Infos für die Oldtimer ;-)

Bedanken möchte ich mich an dieser Stelle bei Adriano und Daniel – na, ihr wisst schon wofür. Ich würde mich freuen, bei einem nächsten Anlass wieder mit dabei sein zu können.

Alles Gute
Christina

