

Hartmut Diegel

Wege suchen - Grenzen erfahren

6000 km mit dem Rad um
Deutschland



Hartmut Diegel

Wege suchen - Grenzen erfahren

6000 km mit dem Rad um Deutschland

Books on Demand

Inhalt

[Radtour an Deutschlands Grenzen](#)

[Eine verrückte Idee](#)

[Ostwärts](#)

[Auf dem Oder-Neiße-Radweg](#)

[Pannen, Politik und Grenzgeschichten](#)

[Ostseeblicke](#)

[Monumente der Vergangenheit](#)

[Küstenleben](#)

[Plagegeister](#)

[Seebadidylle](#)

[Überall Vergangenheit](#)

[Die andere Ostsee](#)

[Dänen und Deutsche](#)

[Friesland](#)

[Zwischen Elbe und Weser](#)

[Filmreif](#)

[Emsland](#)

[Flaches Land](#)

[Agrarindustrie](#)

[Endlich Berge](#)

[Idylle und Industrie](#)

[Im Elsass](#)

[Rheingeschichten](#)

[Wasserwelten](#)

[Kurschatten](#)

[Das Salz des Südens](#)

[Richtung Österreich](#)

[Bergradfahren im Bayerischen Wald](#)

[Böhmische Dörfer](#)

[Herausforderung Erzgebirge](#)

[»Zeitgeschichte«](#)

[Hochwasserspuren](#)

[Endspurt](#)

[Zum Schluss](#)

[Quellen](#)

Für Eva

Eine verrückte Idee

»**W**as machst Du jetzt?« Diese Frage beantworte ich in kurzen Abständen. Nahezu jeder meiner Gäste stellt sie. Das ist wohl so bei Verabschiedungen aus dem Berufsleben. Ich selbst habe sie schon einige Monate früher an mich gestellt. Was ist das für ein Leben, das jetzt auf mich wartet? Wie viel Selbstbestimmung wird es zulassen? Was ist mit dem berühmten »schwarzen Loch«, in das angeblich so viele fallen?

»Ich fahre mit dem Rad rund um Deutschland«, ist meine Antwort. Diese Idee habe ich geraume Zeit vorher schon Eva, meiner Frau, gegenüber geäußert. »Ich fahre mit!« Diese drei Worte kamen ohne Zögern. Fahrradtouren haben wir in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten oft und mit Vergnügen unternommen. Meist übernachteten wir in Gasthäusern, Privatunterkünften oder manchmal auch im Zelt. Gepäck für ein oder zwei Wochen nahmen wir auf dem Rad mit. Aber diese Unternehmung, Deutschland auf seinen Grenzen zu umrunden, ist doch etwas anderes. Was brauchen wir an Ausrüstung? Um das einfachere, der Natur stärker Beachtung schenkende Leben zu spüren, wollen wir unsere Zeltausrüstung mitnehmen und so oft wie möglich auf Zeltplätzen übernachten. Aber wie viel Gepäck verkraftet ein Fahrrad? Die Ausrüstung und Bekleidung werden gewogen. 35 Kilogramm für mich, 25 für Eva verteilt auf je vier seitliche Gepäcktaschen und je zwei weitere auf den Heckträgern. Allerdings entspricht dies nicht der üblichen Mann-Frau-Verteilung des Reisegepäcks, da ich den Großteil der Zeltausrüstung auf meinem Rad transportiere. Überhaupt haben wir uns im Vorfeld der Tour sehr intensiv

mit den Fragen beschäftigt, was nehmen wir mit und was brauchen wir wohl? Tagelang lagen Kleidungsstücke in handlichen Portionen vor dem ehelichen Kleiderschrank. Tagelang wurde umgruppiert, weggepackt und neu zusammengestellt.

»Wie lange dauert so was überhaupt?«, fragt Eva und wir machen uns an die detaillierte Planung. Mit Hilfe des Kartenwerks des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) können wir fast alle Fahrradwege im Grenzverlauf mit dem Maßstabsrädchen abfahren. Wir kommen auf über 6000 Kilometer. Schließlich rechnen wir die Tagesetappen durch und berücksichtigen dabei, dass wir Natur, Kultur und Geschichte auf unserem Weg Zeit einräumen wollen. Danach veranschlagen wir einschließlich einiger Ruhetage einen Zeitraum von vier Monaten. Als Starttermin fassen wir Ende April ins Auge, dann erleben wir Frühjahr, Sommer und vielleicht den beginnenden Herbst.

Zu unserer körperlichen Vorbereitung gehören wöchentliche Waldläufe und nach dem Winter bis zum Starttermin noch etwa 400 km in den Sätteln unserer Räder. Das muss reichen. Um Kondition während der Fahrt für die schweren Etappen in Eifel, Allgäu, Bayerischen Wald und Erzgebirge aufzubauen, entschließen wir uns, Deutschlands Grenzen entgegen dem Uhrzeigersinn zu erfahren.

Uns ist klar, dass dies eine Grenzerfahrung in mehrfacher Hinsicht wird. Wie reagieren wir bei schwerster körperlicher Belastung? Wie bei Regen, Sturm und Hitze? Hält unsere Beziehung das aus, vier Monate auf engstem Raum zu verbringen? »Entweder sind wir am Ende der Tour geschieden oder aber intensiver als je zuvor miteinander verbunden!«, gebe ich zu bedenken. Aber Eva hat Feuer gefangen und wir gehen das Projekt unbeirrt und zielstrebig an.

Ostwärts

Wir stehen sehr früh am Morgen vor unserem Haus. Kein Wunder, geschlafen habe ich kaum. So kurz vor der Verwirklichung des Traumprojekts habe ich fast Angst vor der eigenen Courage bekommen. Die Nacht war jedenfalls gedankenschwer. Was, wenn wir unterwegs aufgeben müssen? Eva erging es in der Nacht genauso, wie sie mir verrät. Die Aufregung hat uns wach gehalten. Gegen Morgen kommt aber die Zuversicht. Liebe Freunde sind extra zur Verabschiedung erschienen und wünschen uns viel Glück. Etwa vier Monate voller Ungewissheiten aber sicher auch voller Überraschungen, Abenteuern und Naturerlebnissen liegen vor uns.

Die ersten Meter mit den voll beladenen Rädern, geht das? Das Gewicht am Vorderrad ist sehr ungewohnt. Man muss lernen, die Vorderradgabel ruhig zu halten. Macht schon einen unsicheren Eindruck, wie wir losradeln. Aber es dauert nicht lange, dann haben wir uns daran gewöhnt.

Der Himmel ist bewölkt, also keine schlechten Voraussetzungen. Die ersten 20 Kilometer bis Hessisch Lichtenau im Werra-Meißner-Kreis verlaufen völlig problemlos. Wir folgen dem Herkules-Wartburg-Radweg, der bis Eisenach führt. Unsere Vorgabe für die Tour war, soviel wie möglich auf offiziellen Radwegen zu fahren. Mit Hilfe des genannten ADFC-Kartenwerks konnten wir das ziemlich detailliert vorausplanen.

An einer Baustelle müssen wir warten und führen ein anregendes Gespräch mit Kanalbauern über unsere vor uns liegende Tour. Mir ist es ein wenig seltsam von der Deutschlandumrundung zu sprechen, wo wir gerade mal 35

Kilometer zurückgelegt haben. Der Vorarbeiter ist sehr interessiert. Er möchte alles über das Projekt wissen, will selbst nächstes Jahr, wenn er im Ruhestand ist, mit dem Rad nach Portugal fahren. Auch junge Leute stehen um uns herum und fragen neugierig nach Details unserer Unternehmung.

Der Radweg führt ins Iftatal, anstrengend aber sehr schön. Die Topographie des Hessischen Berglandes und die Ausläufer des Thüringer Waldes machen uns zu schaffen. Die Euphorie des ersten Tages verleiht uns trotzdem Flügel. Herrliche Löwenzahnwiesen und Rapsfelder begleiten uns. Ein Traktorfahrer in Netra beschleunigt unter infernalischem Lärm auf dem Feldweg direkt hinter Eva. Vor Schreck lenkt sie in den Straßengraben und fällt mit ihrem Rad um. Die Räder sind so schwer, dass man sie nicht halten kann, wenn sie in Schiefelage kommen. Keine freundliche Begegnung, hoffentlich kein Omen.

Die letzten Kilometer vor Creuzburg werden die Beine etwas schwer. 75 Kilometer sind es bis zum Zeltplatz geworden.

Beim Abendessen in einer Creuzburger Gaststätte überlegt eine Gruppe von zehn jungen Frauen am Nachbartisch, wie sie ihren Kindergartenkindern den Übergang in die Schule schmackhaft machen können. Sie wollen eine moderne Version der Häschenschule vor ihren Kindern aufführen. Eine schöne Idee, die den Frauen zunehmend Spaß macht und in die auch ihre Männer integriert werden sollen. Sie können sich an der Idee berauschen. Immer neue Vorschläge für die Ausstattung der Häschenschule kommen zur Sprache.

Der Radweg ist ab Eisenach deutlich schlechter. Die »Thüringer Städtekette«, der Weg, der an den Herkules-Wartburg-Radweg anschließt, ist wohl touristisch nicht so gefragt. Kein Wunder: Teilweise führt der Weg unbefestigt an der Autobahn entlang. Ohrenbetäubender Lärm. Nichts wie weg! Unsere Richtung geht möglichst direkt nach Polen, nicht mehr in ausladenden Bögen durch die thüringischen

Städte. Da der Weg über Höhen und Tiefen führt, sind wir ziemlich kaputt. Wir übernachteten im »Goldenen Löwen« in Wechmar. Der Wirt kommt aus Görlitz und hat zuletzt einen Betrieb in Erfurt gehabt. Er ist bereits der fünfte Besitzer nach der Wende. Der letzte war erst 27 Jahre alt. »Da fehlte die Lebenserfahrung. Man muss mit den Leuten aus dem Ort reden und auf sie eingehen«, meint er. Wir sollen seinen Onkel in Jonsdorf besuchen, einen passionierten Radfahrer. Heißt auch Hartmut. Er telefoniert gleich mit ihm. »Besucht auf jeden Fall in Görlitz die Justitia ohne Augenbinde. Görlitz heißt übersetzt übrigens Brandstätte, weil es eben öfter brannte.« Diese Definition ist etwas eigenwillig. Der slawische Name bedeutet soviel wie Brand- oder Rodungsstätte. Der Wirt kommt ins Schwärmen beim Erzählen über seine alte Heimat.

Eva unterhält sich währenddessen mit einem holländischen Gast, ebenfalls schon im Ruhestand, der kreuz und quer durch Deutschland reist. Er kann als Niederländer Amsterdam nicht empfehlen. Die Kriminalität dort ist zu hoch. Überhaupt Kriminalität: Er erzählt von Bekannten, die Südfrankreich mit ihrem Wohnwagen bereist haben. Die mitreisende Oma verstarb unterwegs. Während die Bekannten zum Essen waren, wurde der Wohnwagen mit Oma gestohlen. Sie und der Wohnwagen sind nie wieder aufgefunden worden. Ich meine, die Geschichte kommt mir irgendwie bekannt vor. Lässt Baron Münchhausen grüßen?

Ein einheimischer Gast berichtet begeistert vom Truppenübungsplatz in der Nähe. »Ist inzwischen ein Biotop, Orchideen ohne Ende.« Alle Gesprächspartner sind offenbar froh, in uns geduldige Zuhörer gefunden zu haben. Ich wehre mich nicht dagegen, bin aber vom Fahren rechtschaffen müde.

Wechmar, so erfahre ich am nächsten Morgen, ist die älteste Wohnstätte der Familie Bach. Von 1590 bis 1619 lebte hier der Urgroßvater von Johann Sebastian Bach Veit Bach. Er hat das Bäckerhandwerk betrieben und musizierte

nebenher. Johann Sebastian Bach schreibt über seinen Stammvater Veit: »Er hat sein meistes Vergnügen an einem Cythringen gehabt, welches er auch mit in die Mühle genommen und unter währendem Mahlen darauf gespielt. Es muss doch hübsch zusammen geklungen haben, wiewohl er doch dabei den Tact sich hat imprimieren lernen und dieses ist gleichsam der Anfang zur Music bei seinen Nachkommen gewesen...«.¹ Das alte Oberbackhaus im historischen Ortskern von Wechmar gibt einen Einblick in Leben und Arbeit der Familie Bach.

Der Tag beginnt mit einer Tour zurück nach Schwabhausen zur Fahrradwerkstatt Schult. Superservice und sehr nette Inhaber. An Evas Rad funktioniert die Nabenschaltung nicht mehr korrekt. Die Gänge 4, 6 und 7 lassen sich nicht mehr schalten. Das ist bei der bergigen Topographie und zudem am Anfang unserer Tour sehr hinderlich. Außerdem ist der Ständer an meinem Fahrrad schon gebrochen. Innerhalb kürzester Zeit montiert der Meister an beiden Rädern neue Ständer. Das Problem mit Evas Schaltung kläre ich mit der Firma Rohloff dergestalt, dass ein Getriebe zu einer Werkstatt nach Dresden geschickt und dort eingebaut wird. Auf der Weiterfahrt bewundere ich Eva, wie sie im mittleren Steigungsbereich ohne die entsprechenden Gänge auskommt. Prompt entwickelt sich die Tour zwischen Wechmar und Jena zu einer Höhen- und Tiefenveranstaltung.

Die Tagesetappen liegen zwischen 70 und 90 Kilometern. Das bei Packgewichten von über 30 kg pro Fahrrad. Da tut jede Steigung weh und jede Abfahrt gut.



Immer wieder passieren wir wunderschöne Täler mit jeder Menge alter Mühlen, die Gasthäuser oder Pferdehöfe geworden sind. Samstags herrscht da reger Ausflugsverkehr. Auch wir können nicht widerstehen.

Der Wind ist lästig und weht aus Osten, dabei habe ich mit Westwind, der vorherrschenden Windrichtung, gerechnet. Der kommt wahrscheinlich, wenn wir in westliche Richtung fahren. Hinter Gera durchqueren wir bei Ronneburg ein frisch rekultiviertes Tagebaugelände des alten Uranbergbaugesbietes. Hier wurde an nichts gespart: Grillhütten, Edelstahlspielgeräte in überdimensionalen Größen, Brücken von mehr als hundert Metern Länge und, und. Leider ist kein Mensch zu sehen und es kommt einem vor wie die Spielwiese auf einem anderen Planeten.

Der Ostwind nervt mittlerweile total. Dann kommt noch das Erzgebirgsvorland dazu. Vroni, unsere Pensionswirtin, hat uns schon vor Chemnitz gewarnt. Da ginge es nur hoch und runter. Wir fahren also nicht wie geplant nach Crimmitschau, sondern nach Altenburg zum Endpunkt der

»Thüringer Städtekette«. Kommt mir aber trotzdem wie eine Alpenüberquerung vor.

Am heutigen Feiertag (1. Mai) sind viele Radler unterwegs. Gefühlt jeder dritte spricht uns an. Ob wir denn noch solange Urlaub machen könnten, wie das mitgeführte Gepäck andeutet. Wenn ich dann erkläre, dass das für vier Monate reichen muss und eine Deutschlandumfahrung das Ziel ist, ernte ich ungläubiges Staunen oder spontane Bereitschaft mitzufahren. Es gibt natürlich auch besorgte Einheimische, die alle Wege kennen und uns warnen, diesen oder jenen zu nehmen. Besser sei der Weg, den sie schon immer gefahren sind. Prompt landen wir im Wald oder vor unpassierbaren Baustellen. Manchmal kostet das richtig Kilometer. Dazu gesellt sich dann »Kollege Frust«.

Der alte Bekannte Ostwind hat einen Gefährten bekommen: Regenschauer. Dummerweise stehen die geologischen Faltungen des Erzgebirgsvorlandes unserer Fahrtrichtung wie zu überspringende Hindernisse entgegen. Da machen 75 Kilometer doch richtig Spaß, schließlich sind wir wegen der Herausforderung unterwegs. Und wir wollten das so!

Die Fahrradwege sind inzwischen, wenn überhaupt, nur sehr schlecht ausgeschildert. Die Radler werden von der Straße auf Wald- und Wiesenwege vertrieben. Das geht nicht, wenn man Strecke machen muss, und schon gar nicht, wenn man mit ordentlich Gepäck fährt. In Altenburg endet die Ausschilderung der »Thüringer Städtekette«. Danach fahren wir sehr viel Landstraße.

Jedes Tal verspricht einigermaßen ebene Fahrstrecken. Die Täler liegen nur zwischen den Querriegeln. Da muss man rüber.

Dresden – endlich. Die letzten 27 Kilometer von Meißen aus führen in den gefühlten Winter. Trotz Handschuhen bekomme ich eiskalte Finger. So habe ich die Eisheiligen noch gar nicht gesehen: Habe immer an Blumen gedacht, die erfrieren, nicht meine Hände.

Ziel in Dresden ist die Fahrradwerkstatt. Das Getriebe ist doch noch nicht da. Es soll gegen 16 Uhr kommen. Uns ist es egal. Heute bleiben wir hier, die Muskeln freuen sich. Gegenüber der Fahrradwerkstatt ist ein Hostel. Recht nett und vor allem mit uriger Kneipe, der »Planwirtschaft«.

In Dresden ist Frühlingsmesse. Sie ähnelt dem Weihnachtsmarkt, nur Weihnachtsmänner haben mit Hasen und Schneekristalle mit Eiern getauscht. Jürgen Roscher, mein Jahrgang, betreibt dort eine Kindereisenbahn. Das Fahrgeschäft gibt es in seiner Familie seit 1926. Voller Stolz präsentiert er uns alte Fotos, die er zufällig dabei hat, weil er sie einem Freund zeigen wollte. Tolle Karusselle in schwarzweißer und verblichener Farbe. Sogar eine Zeitung aus dem Jahre 1936, das »Pößnecker Händlerblatt«, hat er dabei und zeigt mir, was die Fahrten damals kosteten: 10 Pfennig für Kinder, 20 für Erwachsene. Der Artikel im redaktionellen Teil beschreibt die Arbeit der Schausteller am Beispiel der Vogelwiese in Kötzschenbroda (Radebeul): »Ueber 200 Fieranten, darunter wohl an die 20 große Bier- und Erfrischungszelte, 20 Fahr- und Belustigungsgeschäfte für groß und klein, 7 Schaustellungen, etwa 50 Warenausspielungen und Verlosungen, Tischräder usw., 10 Eiskonditoreien und eine ganze Anzahl von Fieranten mit Rostbratwürstel, belegten Brötchen, sauren Gurken, türk. Honig, Makronen, Zucker- und Süßwaren, mit Spielwaren, Luftballons, Ringwerfbuden, Zigarren und Zigaretten sowie einige Spezialitäten und Verkaufsstände waren auf dem Festplatz aufgefahren (...) Infolge der sommerlichen Wärme (28 Grad Celsius) hatten natürlich die Eiskonditoreien und Limonadenverkäufer entsprechenden Zuspruch. Man vermisste eisgekühlte Trinkschokolade und einige Spezialitäten, wie Eis am Stiel, Kalter Kuß, Eisbriketts usw. (...) Gut verkauft wurden Rostbratwürstel oder mit Lachs, Aal, Gabelbissen, Fischehälften, Fisch-, Fleisch- oder Heringssalat oder mit Hackepeter belegte Brötchen, die vielfach wirklich appetitlich und sauber unter Glas oder

Cellophan ausgestellt waren (...) Von Schaustellungen waren anwesend: das Mysterium, wo man die Frau mit drei Beinen, Ibikus, den sprechenden Totenkopf, und Ben Abdullah, den Höllenmenschen bewundern konnte (...) das große Schauzelt mit einem 6 Ztr. schweren Krokodil mit 30 Jungen (...) Als Eintrittspreis nahm man teils 20 Pfg. für Erwachsene und 10 Pfg. für Kinder oder durchgängig 10 Pfg., wobei man sich in letzterem Falle immer wieder fragt, was denn nun eigentlich mit diesen 10 Pfg. bezahlt ist und was für diesen Preis überhaupt geboten werden kann. Ein solcher Eintrittspreis ist unserer Meinung nach nicht nur eine Gefahr für alle Mitkonkurrenten, sondern auch für das betr. Unternehmen selbst, darum fort mit solchen Eintritts-Trinkgeldern.« »Es ist genauso wie heute. Das Material ist zu teuer, die Betriebskosten zu hoch«, kommentiert Jürgen Roscher den Artikel. Er ist ein Modellliebhaber. Fährt mit Freunden schon mal in die Schweiz, um sich die verschiedenen Zahnradbahnen und deren Antriebstechniken anzuschauen. Bei Flickr und Youtube hat er über 4000 Bilder eingestellt. Die Liebe zum Detail zeigt sich schon in seiner Aufmachung im kleinen Kassenhäuschen. »Soll ich mal rauskommen?« fragt er, nachdem ich gebeten hatte ihn fotografieren zu dürfen. Fesch sieht er aus in seiner Eisenbahnermontur mit Dienstmütze. »Die Kinder wollen entweder nicht in die Bahn, obwohl die Eltern unbedingt ihr Kind fahren sehen wollen, oder sie wollen nach der Fahrt nicht mehr vom Wagen oder aus der Lokomotive!« Er lässt sie dann manchmal noch eine weitere Runde kostenlos fahren. Seine Geschichten rufen bei uns die Erinnerungen an Rummelplatzbesuche in der Kindheit hervor. Sein Bruder hat ein Riesenrad, in dem wir uns später über den Platz erheben lassen.

Die Abendandacht in der Frauenkirche stimmt uns nachdenklich. Die inzwischen aufgetauchte Sonne lässt die Ansicht der ursprünglichen, schwarzen Steine, die wieder eingebaut wurden, deutlich hervortreten. Sehr vorteilhaft ist

der evangelisch-lutherische Geist, der hier herrscht: Kein Prachtportal o. Ä. Die Kirchenführerin, die nach der Andacht die Geschichte erläutert, ist sichtlich stolz auf das erbrachte Aufbauwerk.

In der Nacht auf den 14. Februar 1945 wurde Dresden auf einer Fläche von 14 km² dem Erdboden gleichgemacht. Die Frauenkirche blieb zunächst stehen. Der draußen herrschende Brand drang schließlich auch in das Innere der Kirche. Es entwickelten sich Temperaturen bis zu 1000° C. Der Sandstein, der nur eine Temperatur bis 600° C verträgt, glühte aus und in den Morgenstunden des 15. Februar sank das Kirchengebäude in sich zusammen. Während der DDR-Zeit wurde die Ruine zum Mahnmal erklärt, einen Wiederaufbau schaffte oder wollte man nicht. Erst nach dem Mauerfall, 45 Jahre nach der Zerstörung, bildete sich eine Bürgerinitiative, die sich dem Wiederaufbau verschrieb. Fast zwei Drittel der Bausumme von 180 Millionen Euro wurden durch Spenden finanziert. 1993 begann der Wiederaufbau. Vorab wurden 17 Monate lang alte Bauteile darauf geprüft, ob und wie sie in den Aufbau integriert werden könnten. Am 30. Oktober 2005 erfolgte schließlich die feierliche Einweihung.

Im Kircheninneren befindet sich im Altarbereich rund 80 % alte Bausubstanz, außen dagegen ca. 45 %. Über 2000 Einzelteile im Altarbereich sind in mühevoller Puzzlearbeit identifiziert und wieder zusammengesetzt worden. Zerstörung und Wiederaufbau, ein offensichtlich immer wiederkehrendes Thema der Menschheit, dem wir während unserer Tour noch öfter begegnen werden.

Unsere Begeisterung ist grenzenlos. Eine professionelle Radwerkstatt beseitigt alle unsere Radprobleme. Die Inhaber, Stefan Meißner und Martin Gordzielik, sind junge Leute, die seit einem halben Jahr selbstständig sind. Vorher haben sie im Angestelltenstatus bei einer Radfirma gearbeitet. Mit ihrem Konzept, wenige Räder von

hochwertigen Herstellern individuell zusammenzustellen, haben sie Erfolg. Eine Werkstatt wie aus dem Ei gepellt und geballtes technisches Know how gepaart mit Freundlichkeit. Die Krönung: Die Firma Rohloff tauscht das Getriebe kostenlos aus. Selbst der Vorbau von Evas Rad wird gratis überholt. Stefan Meißner weist uns noch den Weg bis Görlitz auf der Karte, denn er kommt selbst auch aus der Gegend. Das erweist sich als goldener Tipp. Die heftigsten Steigungen können wir so umfahren.

Natürlich sind wir zwischendurch wieder der Versuchung erlegen, Einheimische nach dem Weg zu fragen. Folglich landen wir auf »alten Straßen«, die nicht nur ihren Weg durch die Hinterhöfe der Dörfer nehmen, sondern auch alle Hügel, die sich zeigen, bezwingen - wir notgedrungen auch. Zum Glück finden wir die Route unseres Fahrradhändlers wieder. Die Landschaft präsentiert sich malerisch: Rapsfelder, Wiesen übersät mit Löwenzahn und kleine Wäldchen, die die Fluren auflockern.

Vor Bautzen beginnt das Land der Sorben, einer westslawischen Minderheit, von der es noch ca. 100.000 gibt. Man merkt es daran, dass die Wegweiser zweisprachig werden, Sorbisch kommt hinzu. Hier hat Krabat, der Held in Otfried Preißlers gleichnamigen Jugendbuch, das Zaubern gelernt. In einem Lokal in Bautzen, dem Mittelpunkt des kulturellen Lebens der Sorben, treffen wir auf einen Elternstammtisch eines sorbischen Gymnasiums. Toll, dass diese Sprache wieder an Bedeutung bei der sorbischen Minderheit gewinnt. Am Sorbischunterricht nehmen ca. 5500 Schüler und Schülerinnen teil - mit steigender Tendenz. Es gibt sogar ein Sächsisches Sorbengesetz, in dem u. a. Regelungen zur Sprache, Beschilderung, dem Recht auf sorbische Identität und mehr zu finden sind. Im § 1 heißt es dort: «Zum sorbischen Volk gehört, wer sich zu ihm bekennt. Das Bekenntnis ist frei. Es darf weder bestritten noch nachgeprüft werden. Aus diesem Bekenntnis

dürfen keine Nachteile erwachsen.« Das Siedlungsgebiet erstreckt sich über die Ober- und Niederlausitz.

Vom Wetter wollte ich bei dieser Tour eigentlich nichts schreiben, doch es ist im Moment schon ein wenig spektakulär: Sonne, Hagel, Sturm, Regenbögen, Sonne, in dieser Reihenfolge. Buswartehäuschen sind gute Unterstell- und Warteplätze. Aber es soll ja besser werden. Morgen werden wir die letzten 60 Kilometer bis nach Görlitz in Angriff nehmen. Dann haben wir die Grenze erreicht und können die Umfahrung beginnen. Einen Tag später als nach unserer Planung erwartet.

Bautzen glänzt mit einer sehenswerten Stadtanlage. Ein Rundgang vor Abfahrt ist Pflicht. Die Spuren sorbischer Osterbräuche und des letzten Hochwassers sind unübersehbar.



Besonders die Bautzener Senfmühle, eine Mischung aus Museum und Laden, hat's uns angetan. Die Herstellung von Senf kann man selbst ausprobieren: Erst die Senfsaat mit

Essig oder Traubenmost und Weißwein mit Salz und Wasser zu einer feuchten Masse, der Maische, vermischen. Die Dosierung und die Zugabe weiterer Zutaten richten sich dabei nach überlieferten Rezepturen. Dann erfolgt die sogenannte Nassvermahlung. Die feuchte Maische wird zwischen schweren Mühlsteinen vermahlen. Da Mühlsteine eher nicht im Hausgebrauch zu finden sind, tun es auch elektrische Senfmühlen aus dem Handel. Anschließend wird die Maische zur Fermentation in Bottichen gelagert, bis der Senf sein volles Bukett entwickelt hat. Man kann die Mahlung auch weglassen und die grobkörnige Masse ähnlich dem französischen »moutarde à l'ancienne« gleich in kleinen Fässern oder anderen Behältnissen einlagern und reifen lassen. Dabei verliert der Senf durch eine chemische Reaktion seine natürliche Bitterkeit und entwickelt ein scharfes Aroma. Zum Schluss wird er in Steintöpfe und Gläser gefüllt.

Hinter Bautzen fahren wir entlang der Spree durch zahlreiche Teichanlagen, die der Fischzucht dienen. Schon im 15. Jahrhundert wurden sie durch Mönche angelegt, damit in der Fastenzeit Fisch gegessen werden konnte. Für die Rittergüter später war die Teichwirtschaft ein wichtiger Erwerbszweig. Sie betrieben den weiteren Ausbau. Land- und Forstwirtschaft gewannen erst später an Bedeutung. Ein intensiver Ausbau der Teiche erfolgte in den 1930er Jahren durch den Arbeitsdienst. Heute dienen die Teiche ausschließlich der Zucht und Haltung von Karpfen. Der Spiegelkarpfen, so erfahren wir, braucht drei Jahre, um als Speisefisch verkauft zu werden. Die Teichlandschaft umfasst bei Guttau eine erstaunlich große Fläche von 350 Hektar.

Eine beeindruckend schöne Landschaft, über der der erste Storch kreist, bildet den Rahmen unserer Fahrt. Die klappernden Schnäbel der Jungtiere tönen vom Bauernhof herüber. Die Zeit scheint hier angehalten zu sein. Auf dem weiteren Weg erleben wir wie so oft freundliche, Anteil nehmende Menschen. Ein älterer Herr, der uns den Weg

weist, erzählt von Wanderungen an der tschechischen Grenze und dass sie damals von den Grenzsoldaten festgenommen wurden, weil sie dem Westen zu nahe kamen. »Ein Kinderkram, der sich damals an den Grenzen abspielte«, sagt er. Wie recht er hat.

Wir müssen nach Königshain, dem vermeintlich letzten Anstieg vor dem Neißeetal. Sauna pur beim Aufstieg, auf der Abfahrt Eiskälte trotz Sonnenschein. Die Höhen des Erzgebirges sind weiß verschneit. Dann endlich der Hinweis auf Görlitz und das Neißeetal. Der Startpunkt unserer Grenzumfahrung ist erreicht, nun geht es nordwärts an Neiße und Oder entlang nach Stettin. Vorher aber entscheiden wir uns für einen Ruhetag und checken für zwei Nächte in der Jugendherberge, direkt in der Altstadt gelegen, ein. Eine exklusive Herberge - angeblich Deutschlands schönste - verwöhnt uns mit allem Komfort. Sogar waschen können wir hier zum ersten Mal. Das Abendessen nehmen wir auf der polnischen Seite beim »Italiener«(!) ein.

Zurzeit hat Görlitz etwa 55.000 Einwohner, normal - so erfahren wir von einem Mitarbeiter der Stadt - wären 80.000. Seit der Wende sind viele Menschen aus Mangel an Arbeits- bzw. Ausbildungsmöglichkeiten weggezogen. Es gibt im Gegensatz zu früher nur noch zwei nennenswerte Industriezweige: Der traditionelle Waggonbau, der sich durch die Kompetenz im Bau von Doppelstockwagen ausdrückt und der Turbinenbau durch die Firma Siemens.

Früh am Morgen zieht es uns raus in die Stadt. Ein Ensemble vom städtebaulich Feinsten. Die Stadtführung lohnt sich. Wir erfahren viel über die Geschichte und das Schicksal der Grenzstadt zu Polen. Jakob Böhme (1575-1624), Theosoph und Schuhmachermeister, hat in ihr große Bedeutung erlangt als Mensch, der Natur und Geist als Einheit begriffen hatte und den Klerikern ein Dorn im Auge war - sympathisch! Er war ein »bescheidener Rebell« seiner Zeit.