

2003 Frouard – Pompey

Es ist Ende Mai 2003 und die letzten Schritte zur Tour nach Frankreich sind getan.

Die Gruppe der Teilnehmer sitzt auf der Terrasse am „Alten Haus“ in Donrath, wo letzte Einzelheiten besprochen werden. Eine Stunde zuvor ist auch die Bestätigung für die Hotelreservierung in Frouard eingetroffen und unserem Vorhaben scheint nichts mehr im Wege zu stehen. Die Radtour zur französischen Partnerstadt erhält noch den Namen „Tour de l’Amitié – Tour der Freundschaft“ unter dem wir drei Wochen später gen Südwesten radeln wollen.

Bereits vor 20 Jahren waren die ersten RTVer im Gründungsjahr in die Partnerstädte gefahren. Etwas modifiziert sollte diese Tour nun wiederholt werden und auch die Rückfahrt per Rad bewältigt werden.

ETAPPE LOHMAR – ECHTERNACH 168 KM

Es ist der 19. Juni gekommen und kurz vor dem heutigen Start sind wir von Überraschungen nicht verschont geblieben. Georg Timmering – ewiger Fernfahrtteilnehmer – ist am Wochenende bei einer RTF gestürzt und kann sich nur mühsam an Krücken fortbewegen. Somit besteht das dezimierte Fahrerfeld heute aus elf Teilnehmern: Erik Euler, Bernd Hauptmann, Andrew Hilton, Johann Janssen, Otto Loster, Günter und Harald Lüghausen, Wolfgang Schreiber, Hans Werner Vits, Florian und Wolfgang Walden. Herbert Topel ist unser mittlerweile erfahrener Begleiter im gemieteten Lieferwagen, der in den folgenden Tagen stets von Janka Schemann auf dem Motorrad verfolgt werden sollte.

Mit 11-minütiger Verspätung rollen wir von Parkplatz des Stadthauses, ohne dass irgendein Außenstehender von uns Notiz genommen hat. Unser Kamerad Klaus Selig macht uns die Freude, uns auf dem ersten Teilstück zu begleiten. Auf der Kennedybrücke verabschiedet er sich. Geraume Zeit sind wir in der Bonner City noch mit diversen roten Ampeln beschäftigt und auf der Meckenheimer Allee ist es nur noch der Berg, der uns die freie Fahrt bremst. Auf der Kalenborner Höhe setzt leichter Nieselregen ein und für die Abfahrt ins Ahrtal werden Regencapes übergestülpt, die wir zum Glück bereits nach 5 km an unserem ersten Rastplatz kurz hinter Altenahr wieder dauerhaft ablegen können. Von den restlichen Tröpfchen lassen wir uns dank angenehmer Temperaturen nicht davon abhalten, unser Frühstück einzunehmen. Eine halbe Stunde auf unsere geplante Zeit haben wir inzwischen verloren. Richtung Nürburgring rollt kurz darauf das geschlossene Feld weiter, um bei Dümpelfeld in den ruhigeren Teil des Tales einzuschwenken. Durch das felsige Tal, das sich allmählich immer mehr öffnet, nähern wir uns Gerolstein. Nur noch ein Bergrücken trennt Ahrtal und Kylltal. Oben angekommen gönnen wir uns noch einen kleinen Futter- und Tankstopp – erreichen aber kurze Zeit später bei Rockeskyll das Kylltal. In Doppelreihe folgen wir durch Gerolstein hindurch der Kyll talabwärts. Bei Densborn wird es verkehrsmäßig noch ruhiger, als die Strecke ohnehin schon ist. In stetigem Wechsel beteiligen sich alle an der Führungsarbeit, die bei nur leichtem Gegenwind keine hohen Anforderungen stellt. Auf die Minute pünktlich sind wir zur Rast in Sankt Thomas wieder in unserem Zeitplan. Vor der Kulisse eines Klosters und gegenüber des Kyllwehres haben wir einen idyllischen Platz zum Verweilen gefunden. Nach unserem Mittagmahl bleiben einige Minuten zur Entspannung, die einige mit Dehnungsübungen verbringen, manche bereiten sich im Rosengarten sitzend mental auf den weiteren, bergig verlaufenden Streckenabschnitt vor, während Erik zwischen Müsliriegeln und Müllsäcken im Wagen liegend SMS in die Heimat schreibt. Minuten später hat die

Straße, die nun den Wald hinauf führt, uns wieder. Nach kurzer Talfahrt nach Kyllburg beginnt die Stunde der Wahrheit – ich hatte alle ausdrücklich vor diesem Berg gewarnt. Mit ordentlichen Steigungsprozenten windet sich das kleine Sträßchen durch Kyllburgs letzte Häuser hindurch, dann liegt scheinbar die ganze Rampe sichtbar bis zum Horizont vor uns. Auf dem letzten Zahnkranz und im Wiegetritt kurbeln wir uns hinauf, dann ist das kleine Waldstück erreicht, in dem die Straße nochmals ihren Neigungswinkel – bis dorthin unsichtbar – zu unseren Ungunsten verändert. Wo schon fast die Hälfte der Helden von 1983 zu Fuß gingen, darf das für die nunmehr im Schnitt 11 Jahre ältere Mannschaft keine Schande sein, wenn auch hier zwei, drei Mann auf den letzten Metern ihre Räder schieben. Von sozusagen historischem Ort, an dem einst der RTV auf einer Wiese rastete, werfen wir noch einen Blick hinunter nach Kyllburg und stürzen uns dann an der Rückseite den Berges wieder zu Tal bis hinab nach Erdorf. Dort beginnt die Prozedur von neuem. Das mittlerweile weit auseinander gerissene Feld sammelt sich erst nach dem Anstieg nach Bitburg. Mit der vielbefahrenen B 257 haben wir uns nun noch gute 20 Kilometer auseinander zu setzen. Zum Glück haben wir fast ständig leichtes Gefälle, so dass der Tempounterschied zu den Autos nicht mehr allzu groß ist. An den Zollanlagen vorbei sind wir fast unbemerkt nach Luxemburg hineingerollt, biegen noch dreimal ab und hoppeln über den kopfsteingepflasterten Marktplatz vor unser Hotel. Echternach ist nach 168 km erreicht. Obwohl wir noch nach Deutschland hinübergucken können, spricht im Hotel niemand mehr deutsch. Nach etwas kompliziert bürokratischer Zimmervergabe sind auch die Räder untergebracht, so dass nach einer erfrischenden Dusche der Suche eines Speiselokals nichts mehr im Wege steht. Im pittoresken Hinterhof einer Pizzeria finden wir ein geeignetes Plätzchen, wo wir mit scheibenradgroßen Pizzen und sonstigen südländischen Spezialitäten unseren Kalorienverbrauch wieder ausgleichen. Mit einem Abendspaziergang durch das schöne Städtchen beschließen wir den Tag.

ETAPPE ECHTERNACH - FROUARD-POMPEY 171 KM

Hatte uns der Vortag zwar angenehme Temperaturen, aber noch stärkere Bewölkung beschert, so soll ab heute Sonne pur den Rest der Fahrt bestimmen, womit zum Thema Wetter schon fast alles gesagt wäre. Nach dem Gruppenfoto im Herzen Echternachs ergeben sich unterwegs im Sûretal zahlreiche Möglichkeiten, das ordentlich aufgereichte Fahrerfeld abzulichten. Immer noch herrscht wenig Verkehr und erst als wir uns der Mosel nähern, nehmen die Autos, vor allem der Lkw-Verkehr zu. In Stadtbredimus ist am Begleitwagen das zweite Frühstück für uns gerichtet. Auf der heutigen Rollerstrecke, die uns gerademal 50 Höhenmeter beschert, wird auch wieder über die „Berge“ gesprochen. Wann kommt denn der Zacken im Höhenprofil, das heute wie mit dem Lineal gezeichnet aussieht? Nach einem schnellen Länder- und Moselseitenwechsel von Luxemburg nach Deutschland und sofort nach Frankreich fordert die Ortsausfahrt von Sierck-les-Bains den Wiegetritt. Auf dem Höhenzug genießen wir nicht nur einen tollen Ausblick über das leicht hügelige Moseltal, sondern auch den Gegenwind aus „ein Uhr“. Vorne gibt es richtig was zu tun! Erstaunlich gut finden wir den Weg durch Thionville, kommen ortsausgangs etwas von der Route ab und auch Herbert sucht auf eigenen Wegen auf unsere Strecke zurückzukommen. Industrie- und Gewerbegebiete, staubig-graue Häuser bestimmen nun das Bild bis Metz. Kurz vor der Stadt, bei Woippy, findet Herbert einen Rastplatz – endlich können die ausgetrockneten Trinkflasche befüllt werden und etliche Liter des Mineralwassers werden dem sofortigen Verbrauch zugeführt. Der schattige Platz vor einer scheinbar zugeschweißten Schranke erweist sich als nicht so sehr glücklich. Ein Autofahrer kommt aus dem Wäldchen, schließt auf und wir müssen Tisch und Bänke und Lkw rücken, damit er hindurch kann. Andrew übersetzt uns die freundlichen Worte des Anliegers sinngemäß: „Er schließt jetzt ab um wir können dort stehen bleiben – es kommt heute niemand mehr!“ Nach dem 15. Auto kommen uns

einige Zweifel hinsichtlich unseres Dolmetschers. Die akribische Streckenausarbeitung von 1983 kommt uns nun zugute, denn dort war eine geniale Umgehung der Stadtmitte von Metz eingetragen. Im Gegensatz zu Herbert finden wir nach kurzer Unstimmigkeit das Nadelöhr zu dieser Strecke und lassen Metz links liegen. Begleitwagen und Motorrad landen auf der Autobahn in Richtung Süden. Als die Stadt passiert ist, beginnt Harald zusehends zu schwächeln. Das Tempo wird immer langsamer, als er schließlich im Schatten einer Häuserwand stoppt. Die letzte Banane von unserer Rast war zu warm oder zu kalt, hat sich mit dem Kaffee oder Sprudel nicht vertragen und führt nun in Harald ein Eigenleben. Herbert ist telefonisch nicht gleich zu kriegen und meldet sich nach einigen Verständigungsschwierigkeiten ziemlich weit ab von unserem Standort. Was bleibt also übrig – und das zeichnet die harten Typen vom RTV aus – als sich wieder aufs Rad zu schwingen und in verhaltener Gangart unserem Wagen entgegen zu fahren. In Jouy-aux-Arches nimmt Herbert unseren gehandikapteten Mitstreiter zu den noch heilen Bananen ins Begleitfahrzeug. Die Industriegebiete liegen nun hinter uns und eine freundlichere Landschaft vor uns. Nun drängt der Zeitplan, den wir heute einhalten müssen. Schließlich haben wir ein Rendezvous mit französischen Radsportlern aus unseren Partnerstädten um 16:00 Uhr in Pont-a-Mousson ausgemacht. Das Zehnerpaket läuft nun mit ordentlichem Tempo gen Süden, ohne den direkten Gegenwind, den wir schon beim Richtungswechsel in Thionville verloren haben. Als pünktliche Deutsche treffen wir um 15:55 Uhr auf dem Marktplatz der kleinen Stadt ein. Sofort spricht mich ein älterer Herr an, der sich als Präsident des Sportbundes vorstellt. Wenig später erscheinen die bestellten Radler in blauen OFP-Trikots aus Frouard-Pompey. Zu unserer Überraschung sind Presse und Fernsehen zugegen. Monsieur Président gibt ein Interview, von dem wir kein Wort verstehen. Wir lassen uns filmen und entschwinden kurz darauf mit unseren neuen Kameraden über die Mosel auf die Landstraßen. Wie nicht anders zu erwarten, machen die frisch angereisten Franzosen nun richtig Dampf, so dass sie ein paar Mal zurückgepiffen werden müssen. Schließlich haben wir ja ein paar ältere Herrschaften dabei! Die Gespräche werden mit Händen und Füßen – nein, nur mit Händen – geführt und man darf davon ausgehen, dass man in Frankreich demnächst auch nur noch mit Turnschuhen Rad fährt, denn Otto J. erklärt den staunenden Blauhemden überzeugend die Radsport-Mode aus Deutschland. Um 17 Uhr retten wir nach 171 km noch einen 27er Schnitt in unser vorläufiges Ziel, das Sportlerheim des Omnisport Frouard-Pompey. Mit diversen Kaltgetränken abgefüllt erholen wir uns schnell von der langen und hitzigen Etappe. René Fery, Vorsitzender der SIFA, des französische Partnerschaftsvereins, mit dem alle Vorbereitungen telefonisch und live in Lohmar besprochen wurden, empfängt uns hier. Er ist unser wichtigster und deutschsprechender Kontaktmann, der so viele Dinge unbemerkt organisiert und erledigt hat. Als erster Baustein ist unser Hotel zu nennen, dass er uns besorgt hat, als nächster die bezaubernde Weinkönigin Lucie, die er gebeten hat, uns bis zu unserer Abreise zu begleiten. Von uns kommt kein Widerspruch! Unser Programm gerät etwas durcheinander, da wir nicht die einzigen Lohmarer sind, die heute anreisen. Das Lohmarer Blasorchester wird ebenfalls erwartet, doch ist deren Bus nicht ganz so schnell wie unsere Rennmaschinen. So nehmen wir schon mal unser Abendessen im Self-Service zu uns, woraufhin dann auch der zweite Lohmarer Verein eintrifft. Im großen Bus werden wir nach Nancy gebracht und fachkundig von René durch die Altstadt geführt. Noch bis nach Mitternacht verbringen wir in der lauen Sommernacht auf dem Place de Stanislas – schließlich hat die Tour morgen Ruhetag!

RUHETAG

Der Samstag steht ganz im Zeichen der Aktivitäten des Blasorchesters, denen wir zu ihren Auftritten folgen. In der ersten freien Stunde lernen wir bei einer Busrundfahrt die Orte Frouard, Pompey und

Liverdun näher kennen, dann warten wir im Collège Frouard, das sein 50. Jubiläum feiert, dass die Bläser endlich spielen dürfen. Die Visite der Honoratioren verzögert den Auftritt. Schließlich werden unter musikalischer Begleitung von den Kindern Hunderte von Ballons in den blauen Himmel gestartet – ein farbenprächtiges Bild. Der RTV teilt sich nun in eine Gruppe, die Nancy nochmals besucht und eine, die in Pompey verbleibt, auf. Zum Abend trifft man wieder zusammen, denn nun wird vor dem Rathaus ein großes Fest abgehalten. Neben buntem Musikprogramm sind wir zum Essen eingeladen. Mit der Kommunikation zu unseren Tischnachbarn hapert es etwas, aber da kann man ja nachhelfen, denkt sich Otto J. Völlig ohne Französischkenntnisse ist er ja bestens vorbereitet. Er tippt irgendwas in seinen elektronischen Translator und zeigt es der Frau, die ihm gegenüber sitzt. Die braust auf, flucht über die Deutschen, holt ihren Mann und einen Bekannten zu Hilfe. Haarscharf entgeht Otto einem blauen Auge, denn Andrew und ich versuchen, das Missverständnis aufzuklären. Den französischen Text musste die Dame so deuten, sie solle den Mund halten. Man soll später an diesem Tisch noch den Lothringischen-Frieden geschlossen haben. Umso besser verstanden sich die Lohmarer, die noch lange beim vin rouge ordinaire ausharrten.

ETAPPE FROUARD-POMPEY – ESCH-SUR-ALZETTE 133 KM

10 Mann im Radlerdress und Johann als Zivilist stehen zur Verabschiedung am Place de Lohmar. Johann nutzt die Gunst der Stunde und einen freien Sitzplatz im Blasorchester-Bus, um komfortabler, vor allem aber früher nach Hause zu reisen. Wieder ist die heimische Presse zugegen und auch von René Fery verabschieden wir uns, verbunden mit dem Versprechen, in Kontakt zu bleiben und den dortigen Radlern die Anregung hinterlassen zu haben, uns einen Gegenbesuch abzustatten. Endlich wieder auf dem Rad rollen wir nach Liverdun. Dort erwartet uns ein längeres Steigungsstück, dann sind wir auf dem Hochplateau angelangt. Die Kornkammer Lothringens scheint nun vor uns zu liegen. Die Straßen des welligen Terrains sind gut zu befahren. Die leichten Steigungen sind mit dem Schwung der ebenso leichten Gefälle noch locker mit etwas verstärktem Druck im Sitzen zu befahren. Nur die Hitze wird immer unerträglicher. Somit kann der erste Tankstopp nicht lange auf sich warten lassen. Mangels Schatten wird der Aufenthalt jedoch nicht unnötig ausgedehnt. Bald schlängelt sich nun die Straße an einem Bachlauf entlang. Orte mit wohlklingenden Namen Noviant-aux-Prés, Essay-et-Maizerais, und viele andere mehr sind oft nicht mehr als drei, vier Bauernhöfe. Einen kurzen Stopp zum Wasserfassen in Norroy-le-Secs nutzt Harald zu einer One-Man-Show. Das hochgerissene Vorderrad ist bereits wieder am Boden, als die Bordsteinkante erreicht ist und so macht unser Kollege eine eingesprungene, sehenswerte Stunteinlage, ohne dabei zu Fall zu kommen. Wir befürchten schon, mit unserem Gegröle die Mittagsruhe des ausgestorbenen Dörfchens zu stören und verlassen schleunigst der Ort. Mittagspause machen wir im schmalen Schatten auf dem Marktplatz von Jarny. Während Bernd erfolgreich aus der Boulangerie gegenüber mit einem Erdbeertörtchen kommt, verkauft man Otto trotz seines Translators dort kein Eis. Wir werden auch nie erfahren, welchen Text er der Verkäuferin eingetippt hat. Je weiter wir nun nach Norden fahren, umso mehr nimmt der Verkehr zu und die Wellen, die die Straße schlägt, werden immer höher. Sie lassen sich nun nicht mehr einfach durchtreten. Trotz des nahen Ziels verlassen wir noch einmal die Hauptstrasse, um auf hügeligem, aber ruhigerem Weg die letzten Kilometer zu absolvieren. Wir sagen Frankreich adieu und erreichen nach 133 km unser Hotel mitten in Esch-sur-Alzette. Als Johann ganz aus der Nähe aus Wasserbilligerbrück von seiner Busheimfahrt aus grüßt, stehen wir schon geduscht (inklusive Günter Lügghausen, der auf dieser Tour ein Vorbild an Pünktlichkeit ist) vor dem Hotel. Hitze steht in den Mauern der kleinen Stadt, in der überall Feststimmung mit viel Musik und

Trubel herrscht. Die Terrasse eines Bistros besuchen wir - nicht zuletzt der freundlichen Bedienung wegen - vor und nach dem Abendessen, beobachten von dort das lebhaftes Treiben auf der Straße.

ETAPPE ESCH-SUR-ALZETTE – DALEIDEN 114 KM

Die kürzeste Etappe stellt außer der Bergankunft keine nennenswerten Anforderungen. Schließlich wird das gesamte Team – und das ohne Ausnahme – von Tag zu Tag stärker. Die 112 km sollen heute genossen werden, was bezüglich der schönen Landstriche Terre Rouge, Gutland und Ardennen und des passenden Wetters, nicht schwer fällt. Zunächst gilt es, die Hauptstadt des Landes zu umfahren, wobei wir im Westen bei Clemency und Steinfort sozusagen mit den linken Ellenbogen wieder unmittelbar an die französische Grenze stoßen. Immer wieder gibt es ein paar Anstiege, jedoch ist nichts Spektakuläres dabei. Von den Höhen sehen wir in der Ferne einige Wolken abregnen. Bei Hobscheid biegen wir in das Eischtal ab, wo Herbert und Janka ein schattiges Plätzchen an Bach aufgetan haben. So idyllisch dieser Pausenort auch liegt, so scheint er auch bei Mücken außerordentlich beliebt zu sein, und dementsprechend wird die Rast nicht sonderlich lange ausgedehnt. Auf der ruhigen Straße bauen wir alle zehn uns noch zu einem Foto auf, dann rollt der geschlossene Verband wieder das Tal hinab. Unterhalb der Burg Septfontaines vorbei erreichen wir einen gesperrten Straßenabschnitt, liegen aber mit unserer Vermutung richtig, dass wir Radler den Baustellenabschnitt problemlos überwinden können. Das soll für uns der erste Teil eines autofreien Montags sein. Schloß Ansembourg liegt so imposant vor uns, dass wir spontan stoppen, eine Runde über den Hof fahren und das prächtige Bauwerk und die Gärten bewundern. Als wir in Miersch halten, um uns zu orientieren, kommt Johanns Anruf und Gruß aus Köln. Auch er kann uns keinen Tipp geben, wo es lang geht, aber wir sind schon auf dem richtigen Weg. Da inzwischen einige Mägen knurren, wird bei Herbert das Essen bestellt. In Schieren wird von uns die Bushaltestelle zum Rastplatz umfunktioniert. Bei der Weiterfahrt folgen wir den Schildern nach Ettelbruck, geraten jedoch auf die Autobahn. Von einer freundlichen Autofahrerin werden wir auf unseren Fehler aufmerksam gemacht und nach spektakulärem Wendemanöver auf den rechten Weg gebracht. Die Strecke ist deutlich angenehmer als die Autobahn und durch Ettelbruck und Diekirch kommen wir nach langer Flachpassage an den Fuß des Fuhrener Knupp, über den wir die Route nach Vianden abkürzen wollen. Die Steigung beginnt moderat und erreicht allmählich 6-7 %. Die Gruppe zerfällt, ist aber zum Foto am dicken Stein auf der Kuppe wieder komplett. Eine rasende Abfahrt ins Ourtal beginnt. Über mehrere großzügige Kehren gelangen wir hinunter nach Vianden. Schon auf der Abfahrt zieht das gewaltige Schloss auf dem Bergkegel die Blicke auf sich, während alle Konzentration auf der stark abschüssigen Hauptstraße im Ort darauf gerichtet ist, die Kopfsteinpflasterpassage heil zu überstehen. An der aufgestauten Our finden wir zur Mittagszeit einen Rastplatz. Nach wenigen Pedalumdrehungen gibt es den nächsten Stopp, allerdings nicht zur Nahrungsaufnahme, sondern aus rein wissenschaftlichem Interesse. Zu Fuß besichtigen wir den Stollen des Kavernenkraftwerks Vianden und steigen zum Turbinenraum hinunter, während Janka unsere 10 Räder festhält. Kurz nach dieser Wissensbereicherung trennen wir uns vom Begleitpersonal, denn die Straße an der Our ist wegen einer Baustelle gesperrt. Die Kraftfahrzeuge müssen nach Clervaux hinauf, während wir wiederum die Fahrt Richtung Baustelle riskieren. Diese gute Entscheidung beschert uns den zweiten autofreien Abschnitt und nur ein paar Meter müssen wir die Räder an einem Bagger vorbei heben. Es muss ziemlich gestürmt haben, denn die Straße ist von Geäst übersät. Es war das Gewitter, das wir Stunden zuvor aus der Ferne gesehen hatten. Böse Zungen behaupten, ich ließe bei der Tourplanung keinen Berg aus, aber das Hotel liegt nun mal dort oben in der 500m-Region und ist mit dem Rad, zu Fuß oder notfalls mit dem Begleitwagen erreichbar. Heute ziehen alle das Rad vor, und es kursieren

schon Wetten, wer wohl als Zweiter oben sein wird. Dass Erik, der in einer anderen Klasse fährt, als Erster oben ist, wird von keinem angezweifelt. In Dasburg-Pont beginnt das taktische Geplänkel, nach wenigen hundert Metern beginnen die entscheidenden Ausreißversuche von Vater und Sohn Walden. Das Feld reißt schnell auseinander und später, nach langem Aufstieg werden Zeitdifferenzen bis zu 8 Minuten auf den Zweiten Florian Walden gemessen. Die Ausflüchte reichen von „Kette abgesprungen“ über „erste Hilfe beim Motorradtanken“ bis zu „bin am Hotel vorbeigefahren“. Bei einer Runde Bier in unserem einfachen, aber netten Radsporthotel beschließen wir, keine Zeitrückstände auf den nächsten Tag zu übertragen, nur Otto Loster, der heute das grüne Trikot trug, konnte keine Sprintpunkte holen und muss morgen wieder im RTV-Trikot fahren. Spaß beiseite – es gab dann noch einen ausgiebigen Spaziergang durch ganz Daleiden, nur den Friedhof haben wir nicht gefunden - der fehlte Günter L. noch für seine geheime Fotodokumentation. (Er hat alles und jeden fotografiert und gefilmt, wobei die Fotos wohl wie jene der anderen Fernfahrten für immer in den Tiefen seines Archivs verschwinden werden) Zur Nacht werden wir im Hotel noch mit üppigem Abendessen verwöhnt.

ETAPPE DALEIDEN – LOHMAR 149 KM

Mit der gleichen Prozedur beginnen wir den letzten Tag. Opulenter noch als das Dinner gerät das Frühstück. Die Wirtin hat mächtig aufgefahren. Die ganze Schlachtplatte schaffen wir nicht und außerdem sind ja nur 150 km zu bewältigen. Die sollen es aber in sich haben. Schon kurz nach dem Start und der ersten Abfahrt beginnen wir, nach Irrhausen hinaufzuklettern. Die Höhe verlassen wir einstweilen mit einer langen und schnellen Abfahrt hinunter in das Prümtal, dem wir zunächst bis Prüm folgen. Dort trennen wir uns unfreiwillig von unseren motorge-triebenen Begleitern, denn den entscheidenden Abzweig in die Fortsetzung des Prümtals verpassen die beiden. Anstatt die sattgrünen Wiesen von den schmalen Sträßchen aus zu genießen, fahren sie die Berge hinauf und entfernen sich weiter von uns. Nur noch telefonisch halten wir Kontakt, während unsere Trinkflaschen sich immer weiter leeren. Unser ausgeklügeltes Routensystem hat für die Kraftfahrer offenbar seine Tücken und so kreuzen sie sogar in Steffeln unseren Weg und melden sich plötzlich von der B51. Uns bleibt nichts übrig, als von unseren Körperreserven zu zehren und noch einige Bergzüge zu erklimmen. Die eigene Vorratshaltung ist ja unterschiedlich ausgeprägt, wie man sich auf manchem Foto überzeugen kann. Dennoch gelingt es allen, nach 67 km das Ahrtal zu erreichen und dort den Kalorienhaushalt auf dem schattigen Rastplatz wieder in Ordnung zu bringen. Vor allem lechzen wir an diesem weiteren Sonntag nach Trinkbarem. Zwanzig Minuten später dürfen wir die gut gefüllten Mägen nun den Berg hinaufschleppen, denn aus den Tiefen des Ahrtales steigt unser Weg in Richtung Tondorf fast permanent hinauf. Zum letzten Mal auf Nebenstraßen nähern wir uns über Roderath den Haupttrouten bei Münstereifel. Eine Rast noch bei Palmersheim, dann rollen wir – teils arbeiten wir auch heftig gegen den Wind – bis zum Rhein. Wir ziehen zur Rheinüberquerung die Fähre Hersel – Mondorf dem Stadtgetümmel in Bonn vor und sind 50 Minuten später in Lohmar. Den ersten Gruß aus Frankreich bringen wir in das Optikgeschäft Hennes, dem wir eine Finanzspritze für unsere Tour zu verdanken hatten, dann stellen wir die Räder 200 m weiter am Stadthaus zum Ende der Tour ab. 736 km zeigt die Addition der fünf Etappen auf unseren Tachos. Zum Ausklang dieser Fernfahrt treffen wir uns mit den Ehefrauen am Donrather Hof und verbringen noch einen geselligen Abend.

FAZIT

Wir haben eine weitere von vielen Fernfahrten erfolgreich bewältigt, die nicht unbedingt sportliche Höchstleistungen abverlangte, aber dennoch als Erlebnis Herausragendes hinterlässt. Es waren dies zum einen die Tatsache der Wiederholung eines „historischen“ Ereignisses aus dem Gründungsjahr unseres Vereins, zum anderen die uns entgegengebrachte Gastfreundschaft in Frankreich. Von den Eindrücken der durchradelten Landschaften zehren wir mindestens bis zu unserer nächsten großen Fahrt.

Hans Werner Vits im Juli 2003