

4. Internationale Historische Hochrad-Fernfahrt

Bertrambois - Metz - Pompey - Nancy



Hochrad-Tour de France 2003 vom 7. bis 15. Juni 2003



25 Jahre Route de l'amitié Stuttgart-Metz
35 Jahre Sportfahrerclub Württemberg e.V. im ADAC
40 Jahre Deutsch Französische Freundschaft
50 Jahre Baden-Württemberg
100 Jahre Tour de France
100 Jahre ADAC (gegründet von einem Radfahrverein in Stuttgart)

Veranstalter: Sportfahrerclub Württemberg e.V. im ADAC
Organisationsleitung: Fritz Ludmann, Gerlingen

Start Nr.	Teilnehmer	Ort	Fahrzeug	Bau-jahr
1	Alfred Baltus	Solingen	Hochrad Wanderer	1886
2	Werner Böhm	Helmbrechts	Hochrad	1882
3	Georg Dehner	Bachhagel	Holzrad Dego	1870
4	Erich Kleinknecht	Großerlach	Hochrad	1882
5	Achim Knorr	Dormagen	Hochrad	1886
6	Fritz Ludmann	Gerlingen	Hochrad Matchless	1879
7	Jens Ludmann	Gerlingen	Hochrad Hercules	1882
8	Jürgen Maass	Oranienburg	Hochrad	1881
9	Herbert Nocker	Rottenbuch	Hochrad Hillmann	1875
10	Peter Scherber	Mülheim	Hochrad Hercules	1882
11	Hans-Gerd Steinwachs	Wuppertal	Hochrad	1882
12	Konrad Winkler	Eichenbühl	Hochrad Clemount	1886

Begleit- und Versorgungstruppe:

Bernhard Gräf, Möglingen, Streckensicherung
Manfred Huber, Gerlingen, Verpflegung
Jürgen König, Markgröningen, Streckensicherung

Fahrbericht

Nicht in Deutschland, sondern in Frankreich begann die 4. Internationale Fernfahrt für Hochräder bis Baujahr 1885. Also, Fahrzeuge aus einer Zeit, als es noch keine Automobile und Motorräder gab. Die Teilnehmer aus ganz Deutschland starteten in einem kleinen Ort in den Vogesen namens Bertrambois, unweit des Ursprunges der Saar, zu einer Tour von ca. 300 km. Veranstalter war der Sportfahrerclub Württemberg e.V. im ADAC mit Sitz in Gerlingen-Ditzingen. Das Motto der Tour lautete: *100 Jahre Tour de France* und *25 Jahre Route de l'amitié Metz – Stuttgart* (Straße der Freundschaft). Der Bürgermeister des

kleinen Vogesendorfes Bertrambois mit gerade 300 Einwohnern, lies es sich nicht nehmen, die Teilnehmer vor der Mairie (Rathaus) persönlich auf die Reise zu schicken.

Die Tour führte entlang der jungen Saar nach Sarrebourg und weiter nach Héming dem Ziel der 1. Etappe. In Sarrebourg erwartete die Teilnehmer eine Stadtrundfahrt durch die Fußgängerzone zur Chapelle des Cordeliers, wo das größte Kirchenfenster der Welt, mit dem Marc Chagall Motiv – *La Paix* (zu deutsch: *Der Friede*) - die Teilnehmer in seinen Bann zog. Der Genuss des Bildes, wurde verstärkt, durch einen Chor, der im Hintergrund für ein Konzert am Abend probte, und somit einen unvergessenen Eindruck bei den Teilnehmern hinterließ. Nach diesem kulturellen Erlebnis ging es dann bei über 30°C auf der alten Rue Nationale (RN) 4 weiter zum 1. Etappenziel nach Héming.

Am nächsten Tag, Pfingstsonntag 7 Uhr startete man zur 2. Etappe Héming – Metz, mit einer Streckenlänge von ca. 95 km. Der Vortag mit ca. 35 km, war im Prinzip nur eine Tour zum einfahren und eingewöhnen an die Fahrzeuge.



Von Héming an der RN 4 ging es dann nach Gondrexange entlang auf dem Treidelpfad am Rhein-Marne Kanal, der am Anfang sehr gut ausgebaut war, später dann aber in einen steinigen Feldweg überging, der den Teilnehmern volle Konzentration abverlangte. Nach ca. 15 km war die Tortur auf dem romantischen Treidelpfad zu Ende und man befuhr wieder eine normale Landstraße, die neu asphaltiert war und den Hochradfahrern das Gefühl gab zu schweben. Nach Verlassen der lothringischen Seenplatte ging es dann über Maizières les Vic, Chateau Salins, entlang der Seille durch das Salzland Lothringens nach Metz.

Kurz vor Metz geschah es, die Straße endete und führte weiter als Autobahn nach Metz, also Verbot für Fahrräder und natürlich auch Hochräder. Was tun? Zuerst wurde einmal Pause gemacht, um sich zu stärken und zu orientieren. Die vorgegebene Route konnte jedenfalls nicht mehr befahren werden, also musste eine neue Route gesucht werden. Das Glück blieb den Teilnehmern hold. Eine Gruppe Kids im Alter 10 bis 12 Jahren, die interessiert das Geschehen beobachteten, zeigten den Hochradfahrern den Weg durch Wiesen und Wälder auf unbefestigten Wegen und fuhren mit ihren Bike's vorne weg. Die Hochradfahrer hatten im Gelände zu kämpfen, zum einen mit den unebenen Wegen gespickt mit Mulden und Schlaglöchern sowie andererseits mit tief hängenden Ästen, die einiges an Balance abverlangten. Aber es zeigte sich, dass die Kids die Teilnehmer auf eine direkte Route nach Metz führten.

Nur 20 Minuten später als die Begleitfahrzeuge, waren die Fahrer mit ihren Hochrädern an der Kathedrale in Metz angekommen. Nach Besichtigung derselben, wo auch wieder ein bedeutendes Chagall-Fenster zu sehen war, war es den Teilnehmern vergönnt vor der Weiterfahrt in einem Straßencafé eine Erfrischung zu sich zu nehmen.



An dieser Stelle sei bemerkt, dass die Straße der Freundschaft (*Route de lamitié Stuttgart-Metz*) seit 15 Jahren nicht mehr existiert. 4 Tage vor Beginn der Tour wurde die Organisationsleitung von der Stadtverwaltung Metz darüber unterrichtet. Es konnte nicht in Erfahrung gebracht werden, aus welchen Gründen die Route de lamitié, die mit viel Aufwand und Engagement vor 25 Jahren gegründet wurde, ein so klägliches Ende nahm. So ist auch zu verstehen, dass die damals engagierten Städte wie Stuttgart, Sarrebourg, Chateau Salins und Metz auf Anschreiben des Veranstalters nur schwach oder überhaupt nicht reagierten. Als bei der 2. Internationalen Hochradfernfahrt (Tour nach Paris) vor 17 Jahren, unter anderem auch auf das 10-jährige Jubiläum dieser

Straße hingewiesen wurde, war alles noch eitel Sonnenschein. Die beteiligten Städte, die auf dieser Route angefahren wurden, unterstützten die Hochradfernfahrt und empfingen die Radler mit Begeisterung.

Die 3. Etappe startete Pfingstmontag. Man fuhr von Metz entlang der Mosel stromaufwärts Richtung Nancy. Das Etappenziel war vor Nancy und zwar in Pompey, wo die Hochradler erwartet wurden. Wieder Temperaturen, diesmal über 32°C machten die Fahrt zur Durststrecke. Zum Mittagessen hatte das Begleitem ein wunderschönen Platz in Pont de Mosville unter schattigen Lindenbäumen ausfindig gemacht. Ein ausgedehntes Vesper entschädigte die Fahrer von ihren Strapazen entlang der Mosel. Obwohl kaum Steigungen vorhanden waren, so war der Asphalt jedoch aufgeweicht und die schmalen mit Hartgummi bereiften Räder gruben sich in die Straße ein und man konnte die Spuren sehen, wo ein Hochrad gefahren war.

Nach der Mittagspause ging es durch die Stadt, wo ein Kopfsteinpflaster die Knochen der Teilnehmer so richtig durchrüttelte, aufgrund der schlechten Straßenverhältnisse gab es einen Sturz der jedoch glimpflich verlief. Es passierte beim Anhalten vor einer Ampel, wo sich das Vorderrad von Peter Scherber's Hochrad im Straßenpflaster verkantete, was natürlich für ihn zum Sturz führte und dies noch direkt vor einem gerade haltenden Streifenwagen der örtlichen Gendarmerie.

Auf der anderen Seite der Mosel ging es dann weiter. Plötzlich hatte Alfred Baltus aus Solingen (zweifacher Weltmeister auf einer Draisine) Reifenprobleme. Das Vollgummi seines Vorderrades löste sich von der Felge und blieb auf der Straße liegen. Achim Knorr aus Dormagen, der direkt hinter ihm fuhr konnte nicht mehr reagieren und erwischte das Hindernis mit seinem Vorderrad. Ein böser Sturz war die Folge, den er aber Gott sei Dank durch einen beherzten Sprung, der auf der Leitplanke endete, linderte, so dass er nur eine kleine Prellung in Kauf nehmen musste. Danach ging die Fahrt weiter. Die Hitze wurde allerdings unerträglich (35°C), so dass mehrere Pausen eingelegt werden mussten, um den Flüssigkeitshaushalt wieder auszugleichen.



In Pompey, vereinbarungsgemäß genau 16 Uhr vor dem Hotel de Ville (Rathaus) angekommen, gab es wieder eine Überraschung. Trotz Ankündigung erwartete keiner die Teilnehmer. Ein Telefonat (dank Handy) mit der Kontaktperson klärte die Sachlage schnell auf. Die Hochradfahrer wurden erst einen Tag später erwartet. Aber das war kein großes Problem, alle mussten sich lediglich 30 Minuten gedulden, dann erschien der Präsident der deutsch-französischen Partnerschaftskommission Msr. René Ferey und empfing die Teilnehmer der Fernfahrt auf's allerherzlichste, wenige Minuten später kam auch noch der Bürgermeister der Stadt. Hier ist anzumerken, dass bereits 1986 auf der Fahrt nach Paris die Hochradfahrer in Pompey herzlich empfangen wurden und im Haus der Feuerwehr übernachten konnten.

Aufgrund der missverständlichen Terminierung wurde improvisiert, die Pedalisten erhielten ein Quartier in einem Schullandheim, wo ein Chalet zugeteilt wurde in dem alles vorhanden war, von der Dusche über Kochmöglichkeiten bis zum Schlafsaal für die Teilnehmer. Eine absolut gute Unterbringung. Msr. Ferey, der auch Direktor der Universität in Nancy ist, lud die Teilnehmer zu einem Stadtbummel nach Nancy ein und entpuppte sich zu einem vorzüglichen Stadtführer.

Er erklärte, dass ursprünglich vorgesehen war, an dem Ankestag nicht nur einen großen Presseempfang, sondern die Stadt Pompey auch noch einen Grillabend mit den Teilnehmern der Veranstaltung und mit Vertretern der Stadt durchführen wollte. Leider musste aber der Terminplan der Hochradfahrer eingehalten werden. Pompey ist übrigens be-

kannt durch die Stahlindustrie, Teile des Eiffelturms wurden in dieser Stadt hergestellt. Von der Stahlindustrie ist heute leider nichts mehr vorhanden, alles nur noch Legende.

Die vorletzte Etappe erwartete die Hochradler am nächsten Tag. Es zeichnete sich ab, dass die hohen Temperaturen blieben, da keine Abkühlung in der Nacht stattgefunden hatte. In der früh um 7.30 Uhr fuhren die Teilnehmer weiter an Nancy vorbei zur Meurthe, wo der Rhein-Marne-Kanal einmündet. Raus aus dem Verkehrstrubel der Großstadt, ging es dann entlang des Kanals Richtung Saarebourg. Aber vor dem Erfolg, haben die Götter den Schweiß gesetzt, die Teilnehmer waren der Meinung entlang des Kanals gibt es keine Steigungen. Weit gefehlt. Die Straße verlief zwar



größtenteils parallel zum Kanal, aber hin und wieder auch weg vom Kanal was unangenehme Steigungen und Gefälle mit sich brachte. Für die Radler, die mit ihren Fahrmaschinen ungefedert und mit einer Bereifung aus Vollgummi ausgerüstet waren, zudem ohne Bremsen fuhren, waren deshalb zum Teil Fußmärsche angesagt. Ob bergauf oder bergab, egal wenn die Kraft am Pedal nicht mehr reichte, musste abgestiegen und per Pedes die Strecke zurückgelegt werden. Ja, so sind's die alten Radler von anno dazumal, als es noch keine Luftbereifung gab, geschweige Antrieb über

Kette, sondern direkt 1:1 über die Pedale (Pedes = Fuß) ohne Freilauf und zu allem Übel noch keine Luft in den Reifen, da Vollgummi. Aber es ist ein Abenteuer auf einem Fahrzeug zu fahren, dass zu einer Zeit bewegt wurde, als es noch keine Kraftfahrzeuge gab.

Nur ca. 30 aktive Hochradfahrer und Sammler in ganz Deutschland haben das Hobby, sich im Wettbewerb auf diesen alten Fahrzeugen zu bewegen. Die eingefleischten Hochradfahrer sprechen nicht vom fahren, nein sie schweben durch die Landschaft. Jeder der dieses Erlebnis mitgemacht hat, weiß von was er spricht.

Weiter ging es am Kanal entlang, bis Lagarde. Der Hafen ist ein Domizil für Ferienboote, von wo man ganz Frankreich, vom Mittelmeer über den Rhein-Rhone-Kanal bis zum Atlantik, mit dem Boot bereisen kann. Am Hafen hatte die Begleitmannschaft bei 35° C unter schattigen Bäumen, das Mittagssmahl vorbereitet, viel Obst, Salat und natürlich Wasser-Wasser-Wasser, brachte die Radler wieder einigermaßen auf Vordermann. Danach ging es weiter Richtung Vogesen, die in der Ferne schon zu sehen waren. Die Berge, besonders der Donon (der Götterberg) ein Tausender war das Ziel der 4. Etappe. Doch dazwischen waren noch einige Kilometer zu bewältigen. Die Hitze, die inzwischen wieder unerträglich geworden war, forderte ihr erstes Opfer.

Vor Rechicourt de Chateau, erwischte es Achim Knorr nochmal, er verlor aufgrund der Hitze die Konzentration und fiel vom Rad. Gott sei Dank ohne Verletzung. Das Begleitfahrzeug war sofort zur Stelle und konnte helfen. Kurz darauf schied Jens Ludmann aus, am Vorderrad war die Achse gebrochen. Auch bei Achim Knorr war die Tour danach zu Ende, am Hinterrad waren aufgrund der Überbeanspruchung mehrere Speichen gebrochen. Bei Hans Gerd Steinwachs aus Wuppertal löste sich die Bereifung und dies alles in kurzer Folge ca. 15 km vor dem Ziel. Schlag auf Schlag dezimierte sich die Teilnehmerzahl.



Ebenso der aus Bayern stammenden Herbert Nocker musste wegen überdehnter Bereifung aufgeben. Die Gefahr, dass der Reifen von der Felge sprang war zu groß. Auf dieser Etappe führte souverän Jürgen Maass aus Oranienburg mit einem Vorsprung von 1,5 km vor Fritz Ludmann, gefolgt von Erich Kleinknecht aus Großerlach, das Fahrerfeld an.

Bis kurz vor dem Ziel war die Straße von der Hitze so aufgelöst, dass man darauf nicht mal zu Fuß laufen konnte. Der Straßenteer klebte auf den Reifen bzw. Schuhen, ein Weiterkommen war nicht mehr möglich, also rein ins Gelände. Am Zielort glücklich angekommen ist schließlich auch der Senior der Truppe, Peter Scherber aus Mülheim an der Ruhr.

Alles in allem wurde in 4 Tagen eine Strecke von annähernd 300 km bewältigt, von Fahrern mit einem Durchschnittsalter von über 60 Jahren und Hochrädern die jedes fast 120 Jahre alt sind. Am nächsten Tag war Ruhetag. Die Fahrzeuge wurden wieder auf Vordermann gebracht, Speichen und Reifenprobleme beseitigt und untersucht, ob sich keine Haarrisse an Rahmen und Lenker gebildet haben.



Die 5. Etappe, die am Donnerstag folgte, war in den Vogesen, also wieder bergauf und bergab. Konrad Winkler, der auch der Bergkönig aus Eichenbühl (bayerisch-Hessen) genannt wird, konnte sich hier austoben. Über Cirey, Badonviller fuhren die Hochradler durch wenig befahrene Straßen und Wälder, die eine angenehme Kühle verbreiteten, zu dem Fahrradmuseum in Feneviller. An diesem Tag wurde ein Teil der Strecke befahren die bereits 2001 von der Tour de France benutzt wurde.

Im Musée de Velo angekommen, empfing die Fernfahrer der Museumsbesitzer Msr. Nagy, der sich entschuldigte, dass er leider keine solch alten Räder –wie die Hochräder- in seinem Museum stehen hat, sein ältestes Fahrzeug war von 1906. Die Exponate, die in diesem kleinen aber feinen Museum ausgestellt waren, sind Raritäten die noch heute zeigen, dass Frankreich eine Hochburg im Fahrradbau war. Allein Peugeot hat zu dieser Zeit schon Fahrräder gebaut, die in der Qualität absolute Spitzenklasse waren. Für den Museumsbesitzer war dieser Tag ein Feiertag, seine Begeisterung kannte keine Grenzen. Danach ging's weiter.

Ein sehr bergiges Teilstück musste nun bewältigt werden und dies in einer Gluthitze von knapp 33°C. Auf einer Strecke von 6 km konnten nur 2,5 km auf dem Rad bewältigt werden. Aber die Mühe hatte sich gelohnt, es tat sich eine Waldlichtung auf und ein einsam gelegener Bergsee, der Pierre Percée, erwartete die Pedaleure, die sich nun nicht mehr bremsen ließen, und sich zur Abkühlung in die Fluten des Sees stürzten.

Nach dem Badespass, der sehr erfrischend war, ging es dann wieder frisch gestärkt retour zum Startort nach Bertrambois, wo der Bürgermeister mit seinen Gemeinderäten die Pedaleure in der Gemeindehalle empfing. Er betonte, dass er ursprünglich, als er von dieser Veranstaltung erfuhr, der Meinung war, es handle sich um Fahrräder der heutigen Zeit. Aber für ihn und seine Gemeinde war diese Veranstaltung eine große Überraschung, die er entsprechend würdigen wollte.



Am Abend fand dann die Abschlussveranstaltung in dem einzigen am Ort vorhandenen Restaurant statt, wo die Teilnehmer ein ausgedehntes und für die Region typisches französisches Menü mit vielen (5) Gängen erwartete. Fritz Ludmann der Leiter und Organisator der Tour, erwähnte und bedankte sich in seiner Laudatio für das disziplinierte Verhalten der Fahrer und die hervorragende Betreuung durch die Begleitmannschaft Manfred Huber und Bernhard Gräf, die absolute Spitze waren. Jeder Teilnehmer erhielt eine Urkunde, die bestätigte an welchen Fernfahrten er teilgenommen hatte. Über 50% der Teilnehmer war immerhin bei allen 4 Fernfahrten dabei. Die nächsten beiden Tage wurden der Touristik gewidmet. Der Wunsch die Gegend näher kennenzulernen, besonders die Vogesen, führte die Teilnehmer, diesmal mit dem Bus in eine wunderschöne Region. Das Schiffshebewerk in

Lutzelbourg wurde besichtigt, ebenso der alte Rhein-Marne-Kanal mit seinen 28 Schleusen, auf dem die Schiffe von der Rheinebene in das lothringische Seengebiet in schweißtreibender Arbeit der Schleußenwärter über die Vogesen gehievt werden. Weiter ging es nach Dabo, wo in der Vergangenheit Dagobert der Schreckliche auf der Dagsbourg sein Unwesen trieb. Heute ist auf dem Felsen eine Kapelle erbaut, die sich auf den Grundmauern der ehemaligen Burganlage befindet. Von dort aus hat man einen herrlichen Blick über die Ebene von Lothringen und bis zum Schwarzwald.



In Abreschviller wurde dann noch das Museum für historische Schienenfahrzeuge besucht doch leider war eine Fahrt mit dem dortigen Dampfzug nicht mehr möglich, da er gerade abfuhr und erst 2 Stunden später wieder zurückkehrte, um neue Fahrgäste aufzunehmen. Insgesamt war die Zeit zu kurz um die vielen

Sehenswürdigkeiten zu erkunden. Besuche wie das Smart-Werk in Hambach, das neue Zweiradmuseum bei Metz, die Industriemuseen in Lothringen, die Kristallstadt in Baccarat, das Herculeum in Deneuvre und last not least eine stillgelegte Bahnstrecke mit ca. 60 km Länge in Magnières, wo man auch mit Draisinen fahren kann; touristische Attraktionen die viel Abenteuer versprechen.

Alle Teilnehmer waren sich einig, diese Gegend wird wieder besucht und befahren, dann hoffentlich auch mit Werner Böhm, Georg Dehner und Jürgen König, die diesmal leider verhindert waren und an der Hochradfernfahrt nicht teilnehmen konnten.

++++++