Genom krigshärjade landskap…

En färd längs gränsen mellan Tyskland och Polen

Cykeln är ett suveränt semesterfordon. Med lite träning och skaplig utrustning klarar du enkelt kring 10 mil per dag. Är du då ute under 1-2 veckor, så kommer du ganska långt. Från mellan-Sverige kan du ta dig upp till Nordkap + hem via Trondheim eller Bergen med hjälp av Hurtigrutten. Söderöver når du långt ner i central-Europa – om du nyttjar nattfärjorna från Göteborg till Kiel eller från Stockholm (Nynäshamn) ner till nord-Tyskland alternativt Polen. Under kortare utfärder hinner du givetvis uppleva stora delar av Sverige eller besöka våra nordiska grannländer. Här ytterligare ett av Ulfs kontinentala äventyr – innan corona-krisen.

Text / Foto : ULF PERSSON

● Jag vaknade när ambulansen kom. Det var en tidig januari-morgon 2015 och jag hade just skjutsat min fru till flygplatsen och tänkte passa på att cykla in tidigt till arbetet. Dagen innan hade det varit storm – ett träd låg över stigen, det var mörkt och jag måste ha missat trädet. Jag fick därför tillbringa dagen på sjukhus för observation.

På kvällen fick jag skjuts tillbaka till olycksplatsen, där jag kunde hämta min cykel. Som jag hade haft sinnesnärvaro nog att låsa – innan jag steg in i ambulansen. Några men av olyckan tycktes jag inte ha fått, bortsett från att nu även ledbandet gått av på mitt högra nyckelben (det vänstra brast redan 2002 vid en annan olycka i Göteborg) – så symmetrin var återställd. Skulle detta inverka på sommarens planerade cykelfärd var frågan?

Floden Elbe hade varit rättesnöret under ett par säsonger, nu satsade jag på färd längs Oder-Neisse. Det var naturligt, för färjan till Swinoujscie (f d tyska Schweinemünde) lämnar resenären vid Oders mynning. Vi ser gärna denna flod, som gränsfloden mellan Polen och Tyskland. Arkitekturen på båda sidor är dock mer eller mindre identisk – samma tegelstenskyrkor, samma murar och valv.

De flesta av oss känner till hur Polen styckades upp av Preussen, Ryssland och Österrike under 1700-talets sista decennier – för att till slut helt försvinna. Men områdena behöll sin polska befolkning och sitt egna språk, det var

TV OVAN – ***Rastställe längs Oder-Neisse-Radweg (ONR) med en särskild "informationskur".***

TV NEDAN – ***Kyrkan i Hammarlöv norr om Trelleborg har en byggstil, som för tankarna till betydligt sydligare breddgrader.***

TH TV – ***Kyrkan i Stubno nära Stettin.***

endast överheten som ändrades. Trakten kring Oder har varit tyskt sedan medeltiden. Man får gå tillbaka till vikingatiden, för att finna ett Polen vars utbredning överensstämmer med det nuvarande.

Slaverna var ursprungligen bosatta betydligt längre västerut. Den tyska staden Torgau vid Elbe, där för övrigt de sovjetiska och amerikanska styrkorna möttes efter Andra världskriget, har i själva verket ett slaviskt namn som betyder torg – ett av få slaviska låneord i svenskan. Det är frestande att se detta som, att germanska stammar fördrev slaverna österut. Men det kan lika gärna ha varit det tyska språket som tog överhand – människorna flyttade inte, endast språket ändrades. Precis som vågor inte flyttar vatten, det är bara vattnets rörelse som förflyttas.

När den polska staten återuppstod efter Första världskriget (processen var komplicerad och innebar först en separatfred i Brest 1918 mellan Tyskland och bolsjevikerna, som sedan modifierades av Versailles-freden året därpå) hamnade tyngdpunkten i söder och öster – på mark, som sovjetstaten tvingades avstå från. Det ligger en viss logik i detta, eftersom det var Ryssland som hade tillskansat sig största delen av det forna Polen – och dessutom hade tsar-Ryssland lidit ett förkrossande nederlag mot Tyskland under Första världskriget. De tyska landavträdelserna blev förhållandevis modesta – Posen blev återigen polska staden Poznan och en korridor snörpte av Ost-Preussen från Tyskland. Med avsikt att ge den nya staten tillträde till Östersjön.

En kort återblick på klassisk polsk historia. Under 1300-talet ingick Polen personal-union med Litauen, som då var ett vidsträckt rike och omfattade stora delar av nuvarande västra Ryssland och Vitryssland. Unionen övergick i mitten på 1500-talet i ett samvälde, som under glansperioden i början på 1600-talet omfattade ca en miljon km2 och var Europas största stat. Under ett knappt decennium i slutet på 1500-talet uppstod även en personalunion med Sverige – under svenskpolske kung Sigismund I (Zygmunt III). Men denna blev kortvarig. Under den svenska stormaktstiden härjade svenska trupper i Polen – från Gustav II Adolf till Karl XII, vilket bidrog till landets utarmning och slutliga undergång.

Slutet på Andra världskriget innebar en kraftig etnisk rensning. Tyskar öster om Oder drevs

tillbaka över floden. Ursprungligen hade västmakterna förordat Oder som västgräns, vilket skulle medfört att Breslau förblivit en tysk stad – men Stalin ville annorlunda, så västgränsen pressades ytterligare västerut till bifloden Neisse. De övergivna tyska områdena befolkades nu av polacker, som i sin tur hade fördrivits från landets södra och östra delar, vilka införlivades med Ukraina.

Fattigare på polska sidan

Medan nationsgränserna i västra Europa har varit anmärkningsvärt stabila under århundranden, har förhållandena i de östra delarna varit mer kaotiska. De områden i Polen, som under årets cykelfärd var tyska endast sjuttio år tidigare, har ännu inte ha hunnit bli genuint polska. Snart kommer det dock inte finnas några individer kvar med minnen från den tyska tiden, som därmed definitivt förpassas till historien. Underförstått i min diskussion här är begreppet nation, som har sitt ursprung både i upplysningstiden och romantiken. Föreningen mellan nation och etnicitet är ett lömskt paket, som frodades under 1800-talet och implementerades under 1900-talet.

Liksom skillnaden mellan Väst- och Östtyskland fortfarande är märkbar sjuttio år efter kriget, föreligger det även en markant skillnad mellan den tyska och polska sidan av floden Oder. Den polska är fattigare och därmed för feriecyklisten billigare – jag föredrog alltså, att transportera mig på den tyska sidan och övernatta och äta på den polska. Och skillnaden blev den förväntade – på polska sidan råder det polska språket. Orters ursprungliga tyska namn är inte officiellt erkända, men misstänker jag till viss del levande i folkmun. Att kommunicera på tyska var ofta effektivare än på engelska, men jag ville inte bli uppfattad som tysk. Även om det är mindre graverande än att bli tagen för ryss – att använda ryska ord är en dödssynd, men eftersom mitt ryska ordförråd var ytterst begränsat, var risken minimal. Ett visst ryskt ordförråd är dock praktiskt att ha.

Nattfärja från Trelleborg

Den här gången anlände jag direkt till Polen utan omväg via Tyskland. Det innebar att, i stället för kvällsfärjan från Göteborg till Kiel, blev det att ta cykeln på Öresundsbrotåget. Och stiga av innan Öresundsbron för vidare cykelfärd tlll Trelleborg och nattfärja till Polen. Den färjerutten är betydligt kortare och ger några morgontimmar extra. Under första dagen blev det därför dryga 18 mil fram till Stettin – större delen av dagen på den tyska sidan.

Swinoujscie ligger vid floden Oders mynning, men denna övergår snart i en vidsträckt ”innanhav” (Stettiner Haff) – förbunden med

Östersjön via ett smalt sund precis på gränsen till Tyskland. På hemvägen förra sommaren rundade jag ”Haffen” på den polska sidan (men undvek Stettin) – nu var det därför lämpligt att ta den tyska sidan. Jag valde mestadels småvägar genom Oder-deltat och stannade till vid ett flertal orter – som Anhalt, Usedom (där Gustav II Adolf landsteg 1630 på sitt kontinentala äventyr med bundsförvanten Brandenburg, som senare skulle anta namnet Preussen) och Uckerdom.

På grund av min storskaliga karta såg det sedan ut, som jag borde ta en färja tillbaka till Polen, vilket försinkade mig över en timme. Färjan visade sig bli en segelbåt med motor – med mig som enda passagerare. Nåja, det blev en liten distraktion, men jag hade ju inte bråttom så sådana är välkomna.

Stettin – tidigare svensk besittning

Anlände relativt sent till Stettin och fann ett lite lyxigare hotell. Jag hade fått en mindre förkylning, så jag stannade tre nätter. Det gav mig gott om tid att se mig om i staden. Jag införskaffade en ny kamera – min gamla digitala Canon hade börjat strejka. Jag fann en på Saturnus (varuhuskedja), men att bara köpa ett kamerahus gick inte för sig – så det blev ett antal tusenlappar, även om den var på rea. Att cykla utan kamera (och cykeldator för statistikens skull) kan jag bara inte tänka mig.

Stettin med sin skyddade hamn längst in i Stettiner Haffen var en viktig hamnstad vid Östersjön och begärlig svensk besittning från Trettio-åriga krigets dagar fram till stormaktstidens slut. Man kan finna spår från den svenska tiden, vars överhet som brukligt var ganska formell. Dock självklart ekonomiskt gynnsam – tull kunde tas ut på all flodfart ut och in från Östersjön.

En minnestavla på en husvägg berättade om Katarina den store, den tyska prinsessa som föddes i huset – som dock inte fanns kvar, men däremot platsen. Katarina är knappast populär bland polacker, med tanke på den roll hon spelade vid landets delningar. Berlinmurens fall 1989 innebar ett ekonomiskt uppsving för de forna öststaterna – den gråa tristess (för all del med viss charm) som präglade bebyggelsen är nu borta. Fasader är numera rappade i pastellfärger och utomhusreklamen ger mer färgad yta – åtminstone i de centrala delarna. Stettin är inget undantag. Men man kan fortfarande stöta på kvarter med sovjetiskt stuk och statyer av befriande soldater.

Cykeln i hotellets garage kostade till min irritation fullt pris. Man kunde möjligen tänka sig, att detta berodde på rutiner alltför komplicerade för personalen att rucka på. På enklare hotell brukade man kunna ta in cykeln på rummet eller åtminstone få den förvarad gratis i något extrautrymme. I Stettin promenerade jag nu omkring och började känna mig smått hemtam.

TV OVAN – ***Ibland tvingas man välja dessa ”pinsamma” kullerstensvägar, som dock ofta har en slätare grusstig bredvid. Här vid Bargischow i norr.***

TV MELLAN – ***En angenäm del av Oder-Neisse-Radweg (ONR) norr om Stettin.***

TV NEDAN – ***Samma cykelturistled längre söderut med gränsmarkering mellan Tyskland och Polen.***

TH – ***Centralt beläget torg (rynek) i Breslau med det pampiga rådhuset i bakgrunden.***

Att ta sig ut ur större städer är ofta problematiskt – turistinformationen ger sällan någon hjälp. Via Google maps letade jag nu fram ett alternativ. Någon GPS har jag inte på cykeln – det är emot mina principer och skulle knappast ha varit till någon hjälp. Så småningom lyckades jag dock finna Oder-Neisse Radweg (ONR) ute i terrängen och den tänkte jag följa tills Oder avvek från gränsfloden. Oder börjar som gränsflod strax söder om Stettin och slutar vid Gobin, där biflödet Neisse tar vid.

Att följa en cykelväg längs en flod har både för- och nackdelar. Det är betydligt säkrare – inga långtradare som sveper förbi, men däremot grupper av cyklister. Jag träffade några äldre män från Bayern, som bad mig ta kort. De hade just trampat 1.000 km och var mycket stolta. En nackdel, som jag mindes från min Elbe-resa, var att det ibland var svårt att hitta cykelvägen in i samhällena – där skyltarna var små och lätta att missa.

Här var dock detta inget större problem, men å andra sidan blev färdvägen tråkigare med långa raksträckor. Att cykla är för mig inget självändamål, trampandet i sig utgör knappast behållningen. Då kan man lika gärna sitta på en motionscykel. Det är friheten att kunna ta sig överallt – helt för egen maskin, som är tjusningen. Längs ONR var denna begränsad.

Ensam hotellgäst som vanligt

Jag beslöt mig för kortare dagsetapper p g a min förkylning. Avvek därför från ONR vid Schwedt upp mot Chojna. Den vägen hade jag faktiskt cyklat ett par gånger under tidigare Polen-turer – den var av någon anledning kantad av unga kvinnor. Kanske rör det sig om en långtradar-rutt? I Chojna, vars pampigare tyska namn är Königsbergan an der Oder, hittade jag inte plats på det hotell där jag tidigare övernattat – men fick ett mycket trevligare rum i en privat villa. Middag intogs i en Keller – där jag var enda gästen, vilket alltid är lite trist. Det är trevligare att ha folk omkring sig, även om man inte pratar med dem.

Intressanta tvilling-städer

Nästa morgon fortsatte jag på den polska sidan ner mot Cdynia – även det längs en väg bekant från tidigare turer. Det är alltid trevligt att känna igen sig. Här träffade jag på en hjort i ett dike, som verkade helt oskadd – den hade väl bara legat och sovit där under natten. Nästa anhalt blev Slubice mitt emot Frankfurt (an det Oder). Frankfurt stod här för sevärdheterna, medan tvillingstaden Slubice för mat och husrum.

Frankfurt bildades på 1200-talet som en slavisk ort (Zilwitz), men kom under nästa århundrade under Brandenburgs välde och blev på 1400-talet en Hansa-stad. Svenskarna stormade staden under Trettio-åriga kriget och åstadkom stor förödelse. Vi vann slaget vid Frankfurt, som ägde rum några månader innan det betydligt mer kända slaget vid Breitenfeld. Den tyska återföreningen innebar ett hårt slag för staden – med stor arbetslöshet och en betydande folkminskning.

Den tyske författaren Heinrich von Kleist (1777-1811) var en av stadens söner och spelar nu en stor roll i dess marknadsföring – åtminstone vad jag kunde utröna under mitt korta uppehåll. Slubice utgjorde fram till 1945 Frankfurts östra del, men blev sedan polskt med eget namn. Nu är staden en föga charmerande gränshandelsplats, där tyskar köper billiga cigaretter.

Guben / Gubin är en liknande ”dubbelgångare”. Guben på den västra sidan är tysk och Gubin på den östra polsk och de delas av gränsfloden Neisse. Där Neisse flyter samman med Oder finns faktiskt ingen tätort – jag följde ONR några mil ner till Guben. Där tog jag in på ett enkelt hotell och följande dag gick färden åter in i Polen på jakt efter floden Oder, som jag fann efter ett par mil.

Nu gällde vanliga vägar, ty någon polsk motsvarighet till ONR finns inte, vilket närmast var en lättnad. Jag valde Oders högra sida i Krosno Odranskie – genom ett idylliskt landskap, där jag bl a fick stanna för en ko-flock. Något man inte sett på svenska vägar sedan 50-talet. Nu följde luftiga polska barrskogar och mysiga byar, som exempelvis Brody. Exotiskt och genuina, men för generationen före mig helt tyska.

Tekniska problem

Sulechow bjöd på natthärberge i ett litet nyöppnat hotell, där jag rekommenderades en restaurang i ett närbeläget köpcentrum – dominerat av franska varuhus. Nästa morgon, när hotellvärden lämnade ut min cykel, upptäcktes en punktering (mycket ovanligt). Hur hade detta gått till? Jag behövde ett nytt däck, men hur få tag på ett sådant? Lång vandring till närmsta handlare, som dessutom var sen och inte heller hade något däck som passade. Jag var dock tvungen att byta slang och det hela blev komplicerat. Dessutom började det förstås regna.

Nästa etapp blev därför kort, det tidigare missödet hade sinkat mig flera timmar. Jag beslutade att stanna över natt i närbelägna Zielona

Gora (en bokstavlig översättning av ”Grünberg”). En trevlig stad visade det sig, som trots sitt nordliga läge är känt för sitt vin. Staden har en brokig historia från 1200-talet – styrd under sen medeltid av polska kungar fram till början på 1500-talet. Man blev därefter successivt inkorporerad i Böhmen, Österrike och slutligen Preussen i mitten på 1700-talet. Här har alltid funnits en betydande minoritet av polsktalande – nationalismen har drivit projektet ”ett land, ett språk”.

Staden blev relativt skonad under Röda armèns framryckning, den gamla delen förblev ganska intakt. Även i Zielona Gora kom nu några kortvariga, men intensiva störtskurar. Jag lyckades fråga mig fram till en cykelaffär, där jag inhandla två billiga slangar. Biträdet kollade nu även däcket, som inte behövde bytas. Det tog tid att finna logi, men till slut hänvisades jag till ett hyreshus i utkanten av staden – som alltid i Polen är det inga problem med wifi på hotellen, oavsett hur primitiva de är för övrigt. Det pågick en festival, vilket förklarade några gammaldags uppklädda ungdomar på styltor längs de kullerstensbelagda gatorna och en ung kvinna helt i vitt, svängandes ett rött paraply. Jag spisade med sedvanlig aptit, ett tecken på att min förkylning var övervunnen.

Träff med en cykelbroder

Nästa morgon = lördag och sen frukost. Jag passerade ett antal charmerande städer. Kozuchow, som påminde mig om Italien – Bytom Odranzky med ett idylliskt Rynek (torg) med polskt känsla samt Glogow, där jag återigen uppsökte en cykelreparatör. Mina växlar fungerade inte bra, men problemet löste sig. Staden visade sig vara en av Polens äldsta städer och bara delvis germaniserad. En tidigare tysk befästning med påföljden, att staden pulveriserades till 98 % av den framryckande Röda armén. Men nu så gott som helt återuppbyggd på ett mycket smakfullt sätt.

Dagen var het – i småstaden Kryzdlowice fann jag en liten ”sklep”. I den svala butiken fanns iskallt vatten på flaska för två zloty. Åter vid cykeln hällde jag över vattnet i cykelflaskan. En äldre man frågade vart jag var på väg och om min ålder och förmanade han mig, att ta det lugnt – för att undvika värmeslag. En kort etapp till Lubin några mil längre fram fick räcka för dagen, men även dessa mil kändes tunga i eftermiddagshettan.

Jag stannade till vid en skogsväg och sökte skydd i skuggan. Intog frukt och vatten och vilade ett tag. Väl åter på väg kändes luften svalare, temperaturen måste ha sjunkit snabbt. Fortsatte i den snabba medvinden in till staden, för att som vanligt leta härbärge – det blev ett trevligt och billigt sådant i utkanten med tysktalande receptionist. Hon undrade om jag hade lust att träffa en likasinnad – en annan tok, tänkte jag.

Mannen presenterade sig senare i lobbyn och visade sig vara straxt över åttio. Tio mil om dagen var hans dagsdos på väg mot Vitryssland och Ukraina. Han startade sina utfärder för bara några år sedan, genom att trampa till Nordkap och senare runt Östersjön. Hans bedrifter satte mina egna i perspektiv, men å andra sidan var det hoppingivande. Man kan, om man har tur med hälsan, hålla på och trampa högt upp i åldrarna.

Nästa morgon träffades vi åter vid frukosten. Vi bestämde oss för att slå följe ett tag. Han hade dock mycket mer packning på cykeln än jag – och med ålderns rätt höll han ett lägre tempo. Så efter ett tag skiljdes ändå våra vägar och jag fortsatte mot mitt slutmål Breslau (på polska Wroclaw).

Passerade flera små byar och städer. Vägen löpte nu åter parallellt med floden Oder, men av denna såg man ingenting. Väl framme i Breslau siktade jag in mig på torget, där turistbyråerna oftast var belägna. Denna gång blev det ett

OVAN – ***Monument från Sovjet-tiden vid Eisenhüttenstadt.***

NEDAN – ***Ännu ett torg i Breslau med intressant skyltning.***

TH OVAN – ***Suveräna transportmöjligheter för cykel på tåg i Polen. Det som går här borde gå även på Statens Järnvägar (SJ) – om bara viljan finns.***

TH NEDAN TV – ***”Färja” mellan Altwarp och Nowe Warpno i norr.***

TH NEDAN TH – ***Stadstornet i den lilla staden Gubin.***

B&B hotell (senare insåg jag, att detta var namnet på en kedja över hela Europa) och strövade sedan som vanligt runt med min kamera.

Breslau var sedan 1300-talet en utpräglad tysk stad – protestantisk efter reformationen, men sedan katolsk under österrikisk överhet. Åter protestantisk efter att Fredrik den Store erövrat staden i mitten på 1700-talet – tillsammans med stora delar av Schlesien. Inom tyska riket var Breslau sjätte största stad och antalet invånare steg ytterligare efter de allierades bombningar av västra Tyskland. Breslau höll stånd mot Röda armén nästan ända fram till kapitulationen i början av maj-45. De allierade ville, att staden skulle fortsätta att vara tysk. Och föreslog en annan biflod till Oder, som del av gränsen – men därav blev intet.

Återfärd utan problem

Det fanns mycket att plåta i Breslau. Centrala Rynek är en magnet för turister med många utecaféer. Det ståtliga rådhuset, som mirakulöst klarat sig undan slutstriderna, var helt renoverat 1953, Rådhuskällaren med 700-åriga anor – här bör du absolut äta någon gång. På torget hade man även skapat en konstgjord sandstrand – vilket tycks vara vanligt i större polska turistäder. Jag intog en rejäl middag på gås och knödel med apelsinskivor, tranbär och kvistar av rosmarin – och avslutar med en stor glassbägare. På kvällen visade termometern fortfarande 35 grader.

Under två dagar strövade jag nu omkring i Breslau, fotograferade kyrkor och fasader, besökte muséer och gammaldags caféer. Ordnade färjebiljett tillbaka från Swinoujscie till Ystad (färjan till Trelleborg avgår först klockan två på natten) samt tågbiljetten till Swinoujscie. Denna blev mycket billig med 30% pensionärsrabatt. En kväll råkade kameran falla till golvet (mjuk matta), därefter började korten tyvärr bli bleka och överexponerade. Nåja, man kan råka ut för värre saker under en lång resa.

Nästa morgon tog jag alltså tåget tillbaka norrut. Så långt söderut som Breslau hade jag tidigare aldrig trampat i Polen. Och landet är minst lika framstående som Tyskland, när det gäller möjlighet till cykeltransporter på tåg. Något liknande har vi knappast i Sverige. ❑

Ett nytt rekordförsök

● Att slå världsrekord har uppenbarligen alltid haft en magisk dragningskraft på vissa individer – man blir ju för all framtid inskriven i rullorna (Guinness rekordbok). Men många rekord är nu av typen utmattningsprov och här har vi väl svårt att inse charmen.

Nåväl – Anna Friborg från Varberg, heltidsanställd ensamstående trebarnsmamma, skulle nu klara av 60 mil på cykel inom 24 timmar (i snitt alltså 25 km/tim) – och samtidigt samla in pengar till forskning för barndiabetes. Hon har även gjort liknande försök tidigare i några sammanhang.

Försöket skulle äga rum på Volvo Cars testbana för bilar i Hällered utanför Borås. Banan är 6.2 km lång, vilket innebar att Anna måste trampa ca 100 varv. Förutom själva kraftprovet, så gäller det då att inte somna i sadeln.

Anna blev inspirerad av en dansk kollega i höstas, som klarade 57 mil. Det hela planerades att genomföras lördagen den 5 juni och till hjälp hade Anna ett team på nio personer, som kollade att allt gick rätt till. Bl a TRE representanter från World Ultracycling Association (WUCA) – tänk att det finns världsomspännande organisationer för allting. Det blir många fina tjänsteresor runt klotet för funktionärerna – typ IOK-kommittén.

I mitten på varvbanan finns ett mindre skogsparti. Så Anna måste ha sällskap av en följebil, som kollar att hon inte genar. Hur gick det då? Ja, vi har försökt kolla upp detta, men ännu inte lyckats. Kanske blev det hela FÖR jobbigt. ❑