

## Nur ein paar Alpenpässe

von Wolfgang Kippels

Es ist mal wieder so weit. Wir schreiben den 6. Oktober 2001, und Lutz und mich treibt es wieder zu einer neuen Erlebnisreise. Seit der Rucksackwanderung auf Schneeschuhen Anfang 2000 durch die Kitzbühler Alpen sind immerhin schon gut eineinhalb Jahre vergangen. Diesmal soll es aber nichts spektakuläres werden, wir wollen nur mit unseren Rädern ein paar Alpenpässe fahren. Lutz hatte diese Idee, denn es ist schon viele Jahre her, dass einmal aus einem Gefühl der Unzufriedenheit über seinen schlechten körperlichen Zustand heraus eine Radtour über 34 verschiedene Alpenpässe in 21 Tagen unternommen hatte. Sowas ähnliches wollen wir jetzt auch versuchen, auch wenn uns diesmal nur ganze 4 Tage zum Radfahren zur Verfügung stehen. Deshalb wollen wir auch nicht mit großem Gepäck reisen, wie er es damals gemacht hat, sondern wir lassen das Zelt stehen und machen nur Tagestouren. Notfalls müssen wir jeweils mit dem Auto ein Stück bis zu einem geeigneten Startpunkt fahren.

Wo wir fahren wollen? Gute Frage. Wir sind mittlerweile (mit dem Auto) in der Schweiz, und so langsam wird es Zeit, sich über das Ziel Gedanken zu machen. Italienische, Französische oder Schweizer Alpen stehen zur Auswahl. Aufgrund der aktuellen Wetterlage entscheiden wir uns für Frankreich, die Region um den Mont Blanc. Das ist eine gute Entscheidung, wie sich noch zeigen wird.

Etwas schwierig wird die Suche nach einem Campingplatz in der Nähe von Megeve. Wir finden zwar einige, aber die sind alle schon geschlossen. Der Winter wirft seine Schatten voraus, es wird schwierig. Wildes Zelten ist hier nicht so angesagt wie in Skandinavien. Lutz ist sich sicher, dass er noch einen Platz in Chamonix kennt, der noch offen sein müsste. Da es schon später Abend ist, fahren wir jetzt dort hin, obwohl der Ort nicht so ganz in der Region liegt, wo wir Rad fahren wollen. Eine ganze Stunde müssen wir wieder zurück, und als wir kurz vor 23 Uhr dort ankommen, sehen wir tatsächlich ein paar Wohnwagen, Wohnmobile und Zelte dort stehen. Natürlich ist kein Platzwart mehr zu finden, aber wir können das Zelt aufbauen und uns morgen anmelden.

### **07.10.2001.**

In der Nacht hat es fleißig geregnet. Jetzt nieselt es nur noch dünn, und alles hängt voller Nebel. Man kann ganz ansatzweise erkennen, dass wir nicht im Flachland sind, denn schon etwa 50m über unseren Köpfen verschwindet die gesamte Landschaft im Grau. Lutz beschreibt mir ein wenig, was dahinter zu sehen sein müsste, beispielsweise der 2526 m hohe Brevent, der 3842 m hohe Aiguille oder der Mont Blanc mit 4807 m, wie auch ein Gletscher, der vom Aiguille bis fast bis zum Campingplatz (auf 1000m Höhe) herunter reicht. Mir bleibt nur ein interessiertes "Aha", denn sehen kann ich alle diese Schönheiten der Natur nicht.

Wir bereiten unser Frühstück unter einem Dachvorsprung der sanitären Anlagen, denn wir haben keine Lust, uns jetzt schon nassregen zu lassen. Beim Frühstück planen wir die erste Tagestour. Da wir beide (noch) nicht sonderlich gut in Form sind, soll es heute erst mal "kurz und flach" gehen. Rund 70 km und 1128 Höhenmeter sind angesagt, mit dem Auto zum Startpunkt in Cluses auf 485 m, dann das Arve-Tal entlang bis Bonneville und schließlich über den 1613 m hohen Col de Colombiere zurück nach Cluses. In der Gegenrichtung soll die Runde schwerer zu fahren sein, jedenfalls sind in der Karte dort 11 % Steigung eingetragen, in unserer Richtung nur 9 %. Der Col de Colombiere ist bekannt von der Tour de France als ein Pass der niedrigsten Kategorie. Das sollte zum Einrollen reichen.

Als wir endlich mit dem Frühstück fertig sind, erfahren wir von einem anderen Camper, dass es im Keller darunter einen trockenen warmen Frühstücksraum gibt. Mittlerweile ist schon fast Mittag, und wenn wir noch den ersten Pass bezwingen wollen, dann müssen wir jetzt wirklich los. Wir sind auf eine Regenfahrt eingestellt. Tatsächlich nieselt es fröhlich weiter, bis wir in Cluses gegen 12:00 Uhr

einparken. Dann hört es sonderbarerweise auf, wir können uns schon trocken umziehen. Ich habe vorsichtshalber einen Gepäckträger montiert, an den ich eine große Packtasche mit Bekleidungssachen zum Wechseln hängen kann. Da ist jetzt mein Winterkombi drin, eine Regenjacke, warme Handschuhe, Photoapparat, Müsliriegel usw.

Mit einem lockeren 30er Schnitt geht's an der Arve entlang bis Bonneville. Es regnet zwar nicht mehr, aber was von den Autos oder dem jeweils vorausfahrenden vom Hinterrad hochgewirbelt wird, reicht auch aus, um sich einigermaßen einzusauen. Seis drum. Schließlich können wir jetzt von der Hauptstraße abbiegen, und es geht endlich bergauf. Es beginnt ganz moderat mit 2 oder 3 % Steigung. Die Straße windet sich zum Teil durch enge Schluchten an der Borne entlang. Wirklich sehr malerisch! Das lässt Stimmung aufkommen.

Plötzlich kommt die Sonne zum Vorschein! Je höher wir kommen, desto blauer wird der Himmel. Schon sehr bald ist die Straße vollkommen trocken. Die Stimmung steigt mit jedem Höhenmeter. Mit meinem Langarmtrikot bin ich jetzt eindeutig zu warm angezogen. Das kurze liegt noch im Auto, so muss ich eben die Ärmel hochkrempeln.

Langsam nimmt auch die Steigung zu. Nach und nach werden mir die 28 Kilometer, die wir bis zur Passhöhe zurückzulegen haben, doch recht lang, und die Beine immer schwerer. Der Schnitt sackt dabei bis auf magere 15 km/h ab. Mir fehlt halt doch die Form. Oder ist es das Alter? Etwa 2 km vor der Passhöhe trennen wir uns, Lutz möchte gern "seinen Tritt" fahren.

Während er schnell immer kleiner wird und bald ganz aus meinem Blickfeld verschwindet, fällt mir eine Geschichte ein, die er auf seiner 34-Pässe-Tour erlebt hat. Am 14. Tag wars, da geriet er am Fuß des Galibier in ein Radrennen hinein. Er hörte den Startschuss und ließ dann erst mal die Meute passieren. Weil er mittlerweile gut aklimatisiert und trainiert war, war er auch nicht langsamer, als die letzten Rennfahrer. Daher hat es ihm dann wohl nach einiger Zeit hinter dem Besenwagen im wahrsten Sinne des Wortes gestunken, also überholte er. Natürlich wollte er den Besenwagen nun nicht behindern, also trat er etwas kräftiger in die Pedale. Dummerweise führen unmittelbar vor dem Besenwagen schon die ersten Rennfahrer, die musste er also ebenfalls überholen. Die haben wohl etwas dämlich aus der Wäsche geschaut, als er mit seinem Rad mit 4 schweren Packtaschen und weiterem Campinggepäck bergauf vorbeizog. Jedenfalls hat es ihn motiviert, in noch mehr verdutzte Gesichter zu schauen, und so trat er nun wirklich kräftig an. Insgesamt 76 Plätze hat er so bis zur Passhöhe gut gemacht. Lutz erzählte, dass er wohl nicht sehr viele der überholten Rennfahrer auf ihrem Rad im Ziel auf der Höhe hat ankommen sehen, die meisten haben offenbar aufgegeben. Ich kann mir schon vorstellen, dass es einen Rennfahrer demoralisieren muss, wenn er einen Reiseradler mit 25 kg Gepäck vorbeiziehen lassen muss. Nun, heute zieht er ohne schweres Gepäck ab, aber ich kenne das ja schon von ihm. Mich kann das nicht entmutigen, ich weiß eben, dass er deutlich besser ist. Trotzdem bin ich froh und stolz, als ich endlich auch oben bin. Ich müsste lügen, wenn ich sagen würde, der Pass wäre locker zu nehmen gewesen. Lutz hat sich längst schon für die kalte Abfahrt umgezogen.

Auf der Passhöhe treffen wir zwei deutsche Motorradfahrer, die gerade in Marokko waren. Wir fotografieren uns gegenseitig mit den fremden Fotoapparaten. So kommen wir auch mal gemeinsam auf ein Bild. Die beiden erzählen von Temperaturen über 40 Grad in der Wüste. Das mag ich mir nicht vorstellen, ich bin schon bei den heutigen Temperaturen von gut 10 Grad nassgeschwitzt. Trotzdem ziehe ich mir jetzt auch für die Abfahrt etwas wärmeres an, ist wohl besser.

Von der Abfahrt gibt es nicht viel zu erzählen. Auf jeden Fall war es kein Fehler, das Auto genau am Ende der Abfahrt abzustellen. 15 Grad lesen wir an einem Thermometer in Cluses. Es scheint Föhnwetter zu sein. Wir belohnen uns für unsere erbrachte Leistung mit einem schönen Abendessen in einem Restaurant in Chamonix, bevor wir uns wieder zum Zeltplatz begeben.

**08.10.2001**

Wieder hat es in der Nacht geregnet, wieder hängen dichte Nebelschwaden tief an den Berghängen. Die Erläuterungen von Lutz zur Landschaft sind genauso spannend wie gestern, auch wenn man jetzt tatsächlich den unteren Zipfel des Gletschers in den Wolken erahnen kann. Auch das Frühstück dauert wieder viel zu lange, aber wir haben ja Urlaub und wollen uns nicht hetzen.

Heute soll unser Startpunkt weiter weg in Albertville liegen. Das liegt auch tiefer, etwa bei 350 m. Wir wollen keine Runde machen, nur zum Cormet de Roselend auf 1967 m und wieder zurück. Nach Lutz' Definition ist das ein kleiner Pass, da unter 2000 m, aber auf der Tour de France gilt er als einer der höchsten Kategorie. Jedenfalls sind etwa 80 km und 1600 Höhenmeter angesagt. Man muss sich ja langsam steigern (Betonung auf **langsam** oder auf **steigern**?). Mal gespannt, was uns erwartet.

Die Sonne lacht und es ist gemütlich warm, als wir in Albertville ankommen. Also ist kurzes Trikot angesagt. Schon gleich in Albertville geht's tüchtig bergauf. Zur Erholung dürfen aber wir schon bald ein gutes Stück wieder bergab fahren. Mit einem mulmigen Gefühl denke ich schon an den Rückweg. Aber zum Glück kommen dann doch die richtigen Berge. Und was für Berge! Es hört überhaupt nicht mehr auf. Immer wenn man meint, da vorne nach der Kuppe müsste eigentlich der Pass liegen, eröffnet sich der Blick beim Näherkommen auf immer steilere Hänge mit immer gewagteren Serpentinaen. Damit man am Straßenrand nicht in den Abgrund stürzen kann, sind genau an der Kante im Abstand von einem oder zwei Metern etwa 30-cm-hohe steinerne Begrenzungspfosten aufgestellt. Manchmal gibt es auch ein durchgehendes Mäuerchen mit der wahrhaft sicherheitseinflößenden Höhe von 20 cm. Ich kann nicht anders, ich muss vom Straßenrand mindestens zwei Meter Abstand halten. Glücklicherweise gibt es aber so gut wie keinen Auto-Verkehr. Ich versuche, mir für den Rückweg zu merken, ob irgendwo in den Serpentinaen nasses Laub auf der Fahrbahn liegt. Zwei oder drei Pausen zum Verschnaufen und Wasser fassen sind notwendig. An einer Stelle, wo wir anhalten, zieht ein anderer Rennradler mit rotem Kopf und leerem Blick grußlos an uns vorbei. Mir scheint, auch er ist an der Grenze seiner Belastbarkeit. Immerhin sind wir nicht die einzigen Idioten, die mit Rädern die Alpen bezwingen wollen.

Unendlich lang ist mir die Steigung geworden, aber irgendwann sind wir dann doch so gut wie oben. Kurz vor dem Punkt, wo wir die Passhöhe vermuten, schlägt Lutz noch einen Sprint vor. Nach meiner Schätzung sind es noch 200 oder 300 Meter, ich trete also kräftig an. Es ist hier auch nicht mehr so steil. Ich freue mich, dass es immerhin noch möglich ist, kräftig zuzulegen. Lutz ist auch nicht wesentlich schneller. Natürlich ist dann die Kuppe in unserem Blickfeld doch noch nicht die Passhöhe, die liegt noch 600 oder 800 Meter dahinter. Dafür habe ich natürlich zu kräftig angetreten, die Beine werden weich, die Lunge kommt nicht nach und der Abstand zu Lutz nimmt jetzt schnell zu. Immerhin bleibt aber die Geschwindigkeit, mit der ich schließlich oben ankomme, doch noch deutlich über der vor unserem Sprint. Ja, es hat Spaß gemacht, auch wenn ich jetzt auf dem letzten Loch pfeife! 11,6 hm/h steht auf dem Zähler, der bis hier oben den Durchschnitt anzeigt.

Während wir die obligatorischen Siegerfotos machen und uns für die Abfahrt warm anziehen, kommen kurz nacheinander zwei Autos mit je zwei Personen an und halten kurz an. Sie freuen sich offenbar, den Pass geschafft zu haben. Lange können wir freilich nicht bleiben, wir wollen noch im Hellen wieder in Albertville sein. Gaaanz vorsichtig und langsam rollen wir in den Serpentinaen auf dem Heimweg. Ich will mir nicht vorstellen müssen, ich sei jetzt Teilnehmer der Tour und müsste jetzt heizen, was das Zeug hält. Vor dem Abgrund und dem Laub auf der Straße haben wir beide gehörigen Respekt. Bis zum Parkplatz in Albertville steigt der Schnitt somit auch nur auf 17,2 km/h an, als wir kurz nach 18:00 Uhr und somit noch gut vor der Dunkelheit dort ankommen. Zwischendurch müssen wir uns freilich noch einmal umziehen. Auf dem Pass war es reichlich kalt, aber hier unten, wo wir auch noch ein Flachstück und einen Anstieg zu bewältigen haben, wird es einfach zu warm. Wir machen noch einen kleinen Abstecher ins Zentrum von Albertville, um ein Eiscafe aufzusuchen. 21 Grad zeigt dort ein Thermometer an. Ein wirklich herrlicher Oktobertag. Wir genießen es, noch draußen sitzen zu können und freuen uns, dass wir den Berg heute mindestens genau so gut gepackt haben, wie gestern. Die Form wird besser.

## **09.10.2001**

Nachdem wir bisher nur "kleine" Pässe bewältigt haben, wollen wir uns nun so langsam steigern. Leider kommen wir wieder einmal nicht frühzeitig aus den Federn, und auch das gemütliche Frühstück dauert recht lang. Außerdem müssen wir uns noch Gedanken über die heutige Tour machen. Auch das nimmt viel Zeit in Anspruch. Von Bourg St Maurice auf 830m soll es zum Col de Iserand auf 2770 m hinaufgehen. Als wir endlich loskommen, ist es fast schon zu spät. Weil der Mt-Blanc-Tunnel noch geschlossen ist, müssen wir einen großen Umweg fahren.

Heute ist es reichlich windig, aber immer noch warm und trocken, also angenehm.

Auch wenn wir nur 75 km zu bewältigen haben, so ist es doch sehr anstrengend, denn es gibt keine Flachstücke am Anstieg. Es geht einfach nur bergauf, fast 2000 Höhenmeter. Ich habe eine Formkrise, darum geht es stellenweise nur langsam vorwärts. Zu allem Überfluss meldet sich in Val d'Isere auch noch eine Migräneattacke an. Hinter Val d'Isere schlägt uns dann noch heftig der Gegenwind ins Gesicht. Der Zeitplan sieht nicht mehr günstig aus. Wenn wir so weiterfahren, sind wir nicht rechtzeitig zurück.

Schließlich schlage ich Lutz vor, dass er allein zum Pass hinauffährt. Bis mein Medikament wirkt, dauert es erfahrungsgemäß eine Weile. So will ich nach Val d'Isere zurückfahren und im ersten Cafe an der rechten Straßenseite auf ihn warten. Die letzten 600 Höhenmeter kann er dann allein fahren.

Das Warten im ersten Cafe stellt sich als etwas problematisch heraus. Fast das ganze Dorf ist geschlossen. Erst kurz vor dem Ortsausgang finde ich dann doch noch eine Imbisstube, wo ich auch einen Kakao bekommen kann. Das Rad wird an der Straße geparkt, damit Lutz mich findet. 1:20 bis 1:30 habe ich kalkuliert, bis er zurück ist. Völlig glücklich kommt er nach einer Stunde und 23 Minuten zurück. Er hat es geschafft. Ich bin mittlerweile auch wieder fit, und wir erreichen tatsächlich Bourg St Maurice zum Dämmerungsbeginn. Irgendwie ärgert es mich, dass ich heute so geschwächelt habe, aber immerhin konnte Lutz sein Ziel erreichen.

Da morgen schon unser letzter Tag ist, soll es etwas besonderes werden, wir wollen aber auch gut vorplanen. Der große St Bernhard an der schweizer-italienischen Grenze soll es werden, von Martigny etwa 2000 Höhenmeter. Nur traut Lutz seinem alten Auto (ca. 270000 km) nicht mehr zu, dass es noch den Col de Forclaz hinaufkommt, der zwischen Chamonix und Martigny liegt. (Anmerkung: Knapp eine Woche nach unserer Fahrt hat das Auto tatsächlich endgültig schlapp gemacht!) Daher entsteht folgender Plan: Mit dem Auto nach Chatelard an der französisch-schweizer Grenze, von dort per Rad über den Forclaz, dann runter nach Martigny und hoch auf den St Bernhard. Von dort nur noch 45 km bergab zurück rollen bis Martigny, von wo noch ein Zug nach Chatelard zum dort geparkten Auto fährt. Der Forclaz ist nur ein kleiner Pass (1527 m), also halb so schlimm. Außerdem liegt Chatelard schon ziemlich hoch, 1000 m oder sowas, das müsste also zu schaffen sein. Insgesamt sind das dann etwa 110 km und 2500 Höhenmeter.

## **10.10.2001**

Natürlich ist es auch heute so schön warm im Schlafsack, dass wir nicht ganz so früh hochkommen, wie geplant. Immerhin ist es bis Chatelard nicht weit, wir haben also keine lange Anfahrtszeit. Wir wollen schon gleich in Chamonix am Bahnhof Fahrkarten für den Zug kaufen, weil wir kein schweizer Geld haben. Wäre im Prinzip auch möglich, sagt man uns. Der Teufel liegt im Detail: Weil der Transport von Fahrrädern in Frankreich gratis ist, in der Schweiz aber Geld kostet, gibt es in Frankreich keine Radkarten zu kaufen. Und die bekommt man nur zusammen mit den Fahrkarten. Pech gehabt! Also fahren wir weiter nach Chatelard.

Chatelard ist ein ganz kleines verschlafenes Nest, aber immerhin gibt es dort einen Bahnhof. Dummerweise ist da aber niemand anzutreffen. Es brennt zwar Licht im Fahrkartenschalter und es liegen auch Sachen drin herum, als wäre eben jemand herausgegangen, aber auch nach 10 Minuten ist noch keiner da. Uns wäre es aber lieber, mit gültigen Fahrkarten in der Tasche am Abend in Martigny anzukommen, damit nicht dann erst das Drama des Fahrkartenkaufes ohne schweizer

Franken losgeht und wir dem letzten Zug dann noch nachwinken können.

Schließlich taucht dann doch noch ein Fahrkartenverkäufer auf. Er ist zwar nicht sonderlich freundlich, aber letztlich gelingt es uns, die gewünschten Karten zu ordern. Bezahlen nur in schweizer Franken, sagt er. Nein, keine Franc, auch keine DM. Es scheint ihm Spaß zu machen, uns auflaufen zu lassen. Jetzt spielt Lutz seinen Trumpf in Form einer Kreditkarte auf. Offenbar gestatten es ihm seine Dienstvorschriften nicht, die zurückzuweisen, jedenfalls stellt er uns zähneknirschend unsere Fahrkarten aus. Wir können also endlich los. Es wird auch Zeit, ich will heute schließlich nicht wieder abrechnen müssen, weil die Zeit nicht langt. Um 18:40 Uhr fährt der Zug in Martigny ab, das steht fest. Wir rechnen vorsichtshalber für die 45 km für den Rückweg vom St. Bernhard mit eineinhalb Stunden, also nur einem 30er Schnitt, weil wir den Bahnhof auch noch suchen müssen, und weil wir durch die Serpentina langsam fahren wollen. Etwas Sicherheitsreserve ist schon notwendig. Das heißt also: Rückfahrt vom Pass spätestens um 17:10 Uhr.

Der Weg zum Col de la Forclaz rauf ist dann doch nicht so ganz ohne, aber wir werden nach dem obligatorischen Bekleidungswechsel von kurz auf lang für die Strapazen durch eine wunderbare Abfahrt nach Martigny hinunter mit grandiosen Ausblicken über die Stadt und die umliegenden Berge entschädigt. Wieder Umziehen, diesmal umgekehrt.

Jetzt liegen noch genau 2010 Höhenmeter vor uns, von 459 m geht's hoch auf 2469 m, also packen wir's an. Es beginnt mit moderaten 5%, die sich gut fahren lassen. Leider ist etwa 80% der Strecke eine vielbefahrene Europastraße, aber sie ist breit genug. Erst 7 km vor der Passhöhe zweigt der Hauptverkehr in einen Tunnel ab. Richtig schön und richtig steil ist dann aber das letzte Stück, für das wir eben die lange Anfahrt in Kauf nehmen müssen.

Auch 5 oder 6 Prozent werden auf die Dauer reichlich steil. Irgendwie nimmt das überhaupt kein Ende, auch wenn wir eigentlich darauf eingestellt sein sollten. Es sieht so aus, als ob nur die Uhr weiterläuft, wir dagegen kaum vorwärts kommen. Nach jeder Kurve das gleiche Bild: Es geht weiter und weiter bergauf.

An einem Stausee in der Nähe des St-Bernhard-Tunnels wird es dann erst mal flacher. Das ist kein Grund zur Freude, denn wir müssen jetzt durch ein paar kurze, aber dunkle Tunnelabschnitte fahren. Ein mulmiges Gefühl bei schlechter Beleuchtung. Wenn sich dann noch von hinten mit viel Getöse ein LKW nähert, setzt das die letzten Reserven frei, möglichst schnell aus dem Tunnel rauszukommen. Zu allem Überflus steht hier auch noch ein Schild, aus dem hervorgeht, dass der Pass schon geschlossen ist, Wintersperre. Wir beschließen, dass man mit dem Rad schon irgendwie an einer geschlossenen Schranke vorbei kommt. Umkehren kommt nicht in Frage.

Immer wieder prüfen wir anhand der Beschilderung den noch zurückzulegenden Weg und schauen auf die Uhr. Es wird verdammt knapp. Schneller geht es aber auch nicht, jedenfalls nicht bei mir. Auch so werden die Beine schon weich. Als es schließlich laut Beschilderung noch 8 km bis zum St-Bernhard-Tunnel sind, beschließen wir, uns wieder zu trennen, denn es ist absehbar, dass zumindest für mich die Zeit nicht ganz reicht. Nur noch eine gute Stunde für etwa 15 km, das reicht nicht, zumal auf den letzten 7 km bis 12 % Steigung angesagt sind. Wir vereinbaren, dass ich nachkomme, so weit ich halt komme. Nicht schon wieder abrechnen!

Kaum ist Lutz weg, da sehe ich auch schon die Abzweigung für den großen Straßentunnel. Offenbar war da ein Fehler in der Beschilderung, oder wir haben sie falsch verstanden. Vielleicht war die Entfernung bis zur Passhöhe angegeben? Egal, jedenfalls habe ich jetzt nur noch die letzten steilen 7 Kilometer vor mir und noch eine Stunde Zeit. Das sollte reichen. Frohgemut biege ich von der Europastraße auf die kleine Passstraße ab und genieße erst mal die angenehme Ruhe. Eine Schranke stellt sich mir nicht in den Weg, erst recht keine geschlossene. Nur ein Schild, auf dem die Durchfahrt wegen Wintersperre verboten ist. Sowa stört aber keinen großen Geist.

Ja, steil wird es jetzt wirklich, verdammt steil. Ich sage mir, von Brügge bis Hellersen geht es auch nur bergauf, sind es auch fast 7 Kilometer. Was ich mir freilich verschweige, ist die Tatsache, dass es hier viiiel steiler ist. Leider wollen auch die Beine mitreden, und die sagen, es geht nicht weiter. Also hilft nur Psychologie. "Nur bis da vorne, bis zur nächsten Kehre fährst Du jetzt ohne Anhalten." Das sage ich mir. Und an besagter Kehre: "Jetzt hast Du die letzten 500 m ohne Absetzen geschafft, da gehen die nächsten 500 auch noch." Tatsächlich gehen die dann wirklich. Schließlich muss ich mir dann doch an 2 oder 3 Punkten eine kurze Verschnaufpause erlauben, sonst merkt der Körper, wie er überlistet wird. Mein Zähler sagt mir aber, dass doch ein Kilometer nach dem anderen bewältigt wird, und das motiviert. Es können jetzt höchstens noch 2 km sein Und noch 15 Minuten, sagt der Zeitplan, das müsste zu schaffen sein. Schließlich kommt mir Lutz entgegen. Er macht mir Mut: "Noch bis an die Kehre da vorn ist es steil, danach kannst Du die Passhöhe schon sehen. Ist nicht mehr weit. Fahr rauf, wir treffen uns unten vor der Zufahrt zum Tunnel." An der Kehre kann ich zwar die Höhe noch nicht sehen, aber es wird flacher. Doch nach der nächsten Kurve sehe ich das ersehnte Ziel. Welch ein Gefühl! Jetzt ist der Frust von gestern vergessen. Es ist jetzt 17:05 Uhr, knapp, aber noch im Plan. Schnell ein paar Fotos gemacht, die Klamotten gewechselt und dann geht es abwärts.

Lutz wartet wie versprochen am Wegesrand. Wir düsen gemeinsam weiter Richtung Martigny. Wer nun meint, dass eine Fahrt von 45 km bergab ein Vergnügen sei, den muss ich enttäuschen. Lausig kalt ist das an Händen und Füßen bei Geschwindigkeiten von meist zwischen 40 und 50 km/h. Dazu muss mit den kalten Fingern vor jeder Kehre gebremst werden, in den Steilstücken auch bei kleinen Kurven. Eine ganze Stunde dauert die Abfahrt bis Martigny, dann noch 10 Minuten den Bahnhof suchen, und 20 Minuten vor der planmäßigen Abfahrt sind wir am Zug. Geschafft! Bleiben noch kleine Randprobleme zu lösen: Müssen jetzt unsere Fahrkarten irgendwo gestempelt werden? Ein entsprechender Blechkasten steht auf dem Bahnsteig, aber die Karte passt nicht rein. Andere Fahrgäste klären uns auf: Stempeln nicht notwendig.

Die Bahnfahrt findet zwar schon im Dunklen statt, aber wir können von der Landschaft doch noch einiges erkennen. Sehr gewagt schlängelt sich die Bahnstrecke am Hang entlang, durch etliche Tunnels und über Brücken. Manchmal scheint es auch direkt an der Gleiskante 100 oder 200 m senkrecht abwärts zu gehen, richtig abenteuerlich. Und das ohne Geländer! Trotzdem kommen wir wohlbehalten in Chatelard an. War das eine aufregende Reise! Morgen geht's dann nach Hause.