



# **Radurlaub 1991**

**Fahrradtour von Lindau  
nach Sóller (Mallorca)  
vom 23.08.1991  
bis 15.09.1991**

# Fahrradtour 1991

## Von Lindau nach Sóller

Am Freitag, dem 23.08.91 fahren mein Bruder, mein Vater und ich nach der Arbeit mit dem Auto nach Sigmarszell bei Lindau am Bodensee. Dort sind wir etwa um 21.00 Uhr. Die Nacht verbringen wir bei Familie Kern. Sie vermieten einige Zimmer in ihrem Bauernhof.

Am 24. August baue ich noch vor dem Frühstück mein Fahrrad zusammen, das wir im Kofferraum transportiert haben. Nach dem Frühstück packe ich es dann mit dem Rucksack auf dem Gepäckträger und zwei kleinen Taschen vorn am Lowrider. Ich fahre mit einem ganz normalen Rennrad mit Straßenausrüstung. Um 9.00 Uhr morgens trennen sich dann vorerst unsere Wege.

Es ist stark bewölkt und warm. In der Nacht war ein Gewitter. Sigmarszell verlasse ich über einen schmalen Wirtschaftsweg in Richtung Schlachters. Von dort geht es durch ein schönes Tal, umrahmt von Wald und Wiesen. Der Weg bleibt bis zum Erreichen der Grenze, unweit des Bodensees, sehr schmal und verlassen.

Die Grenze zu Österreich überschreite ich auf einem kleinen Grenzübergang in Oberhochsteg. Der Grenzer schaut mich ganz verwundert an und fragt wohin ich fahren will. Ich unterhalte mich einige Zeit mit ihm und er wünscht mir viel Glück.

Nun fahre ich bis Bregenz auf dem Radweg entlang des Bodensees und ab Bregenz auf der Hauptstraße 190. Diese Straße hat ständig einen Randstreifen, der für Fahrradfahrer gedacht ist. Es läßt sich darauf sehr angenehm fahren. Auch ist das Verkehrsaufkommen nicht hoch. Über große Strecken ist der Radweg sogar einige Meter neben der Straße. Mein Weg führt mich nun über Dornbirn, Hohenems und Götzis nach Feldkirch. Dort bin ich um 11.00 Uhr. Nachdem ich mich mit einer Flasche Limonade versorgt habe, geht's weiter in Richtung Liechtenstein auf der 191. In Vaduz bin ich um 12.00 Uhr.

Von Vaduz geht es in Richtung Balzers. Direkt am nördlichen Ortsrand von Balzers zweigt die Straße nach rechts auf die Hauptstraße 28 zum Rhein ab. Hier ist auch die Grenze zu der Schweiz. Dort stelle ich zu meiner Überraschung fest, daß links und rechts des Rheins auf dem Damm je ein geteertes Fahrweg ist. So kann ich die stark befahrenen Bundesstraßen durch das Rheintal umgehen.

Auf diesem Weg fahre ich nun in Richtung Süden. Der Weg bleibt aber nicht so schön ausgebaut. Es wechseln geteerte Stücke mit unbefestigten Wegen ab. Zum Teil gibt es auch nur einen schmalen Fußweg, der für Mountainbikes besser geeignet wäre. Trotzdem macht es Spaß, im dichten Wald, so nah am Rhein vorbeizufahren.

Kurz vor Landquart fahre ich dann kurz über den Rhein nach Mastrils rüber. Auf dieser Seite ist aber kein Radweg und keine Straße. Der Rhein fließt hier direkt an steilen Felsen vorbei und läßt für nichts sonst Platz. Also begeben sich mich wieder auf die andere Seite.

In Landquart muß ich dann über eine Eisenbahnbrücke, welche die Landquart, ein reißendes Fließchen, überquert. Der Fußweg ist wegen Bauarbeiten so schmal, daß ich mit meinem Fahrrad und dem Gepäck kaum über die Brücke komme. Zum Glück warten entgegenkommende Radfahrer vor der Brücke.

Der Weg von Landquart nach Chur gestaltet sich dann sehr interessant. Hier kann man größtenteils nicht von einem Radweg sprechen, sondern mehr von einem Fußweg für Angler. Teilweise fährt man ganz dicht zwischen dem Rhein und dem Standstreifen der Autobahn. Über einige wenige Kilometer fährt man auf dem etwa hundert Meter breiten Mittelstreifen der Autobahn. An einer Stelle unterfahre ich die Autobahn. Dazu muß man beidseitig je ein Tor öffnen, um auf die andere Seite zu gelangen.

Um 14.45 erreiche ich dann Chur, wo eigentlich das heutige Etappenziel liegt. Da ich aber noch keine Lust verspüre hier schon anzuhalten, verlasse ich Chur in Richtung Westen, immer in der Nähe des Rheins. Auch hier gibt es wieder einen Radweg. Trotzdem fahre ich zeitweise auf der kaum befahrenen Hauptstraße. In Tamins überquere ich dann den Rhein. Direkt hinter der Brücke teilt sich der Rhein in Vorder- und Hinterrhein. Die unterschiedlichen Färbungen des Wassers der beiden Quellflüsse sind interessant.

Direkt hinter Tamins überquere ich dann den Vorderrhein und folge dem Hinterrhein bis Bonaduz in Richtung Süden. Dies ist die erste größere Steigung des heutigen Tages. In Bonaduz wechsele ich dann die Himmelsrichtung und halte mich wieder nach Westen. Mein Weg führt mich jetzt über eine schmale, recht kräftig ansteigende Straße, entlang der Vorderrheinschlucht. Nach etwa 4 km gibt es schöne Tiefblicke in die Schlucht. Danach wird die Straße noch etwas schmaler und sehr kurvig. Zum Teil geht es auch durch kurze Tunnels. Im Versamer Tobel erreicht die Straße dann ihre größte Steigung. Hier muß ich ein kurzes Stück schieben.

In Versam mache ich eine kurze Rast in einer Gaststätte. Seit kurz vor Mittag hat es sich etwas aufgeklärt. Zeitweise scheint sogar die Sonne. Als ich dann Versam verlasse sehe ich, daß sich der Himmel im Westen stark verdunkelt. Ich beeile mich nun etwas mehr, um Ilanz zu erreichen. Die letzten Kilometer vor Ilanz gehen sogar bergab. In Ilanz fahre ich einige Mal rund und frage nach einer Unterkunft. Ich finde aber kein mir zusagendes Haus.

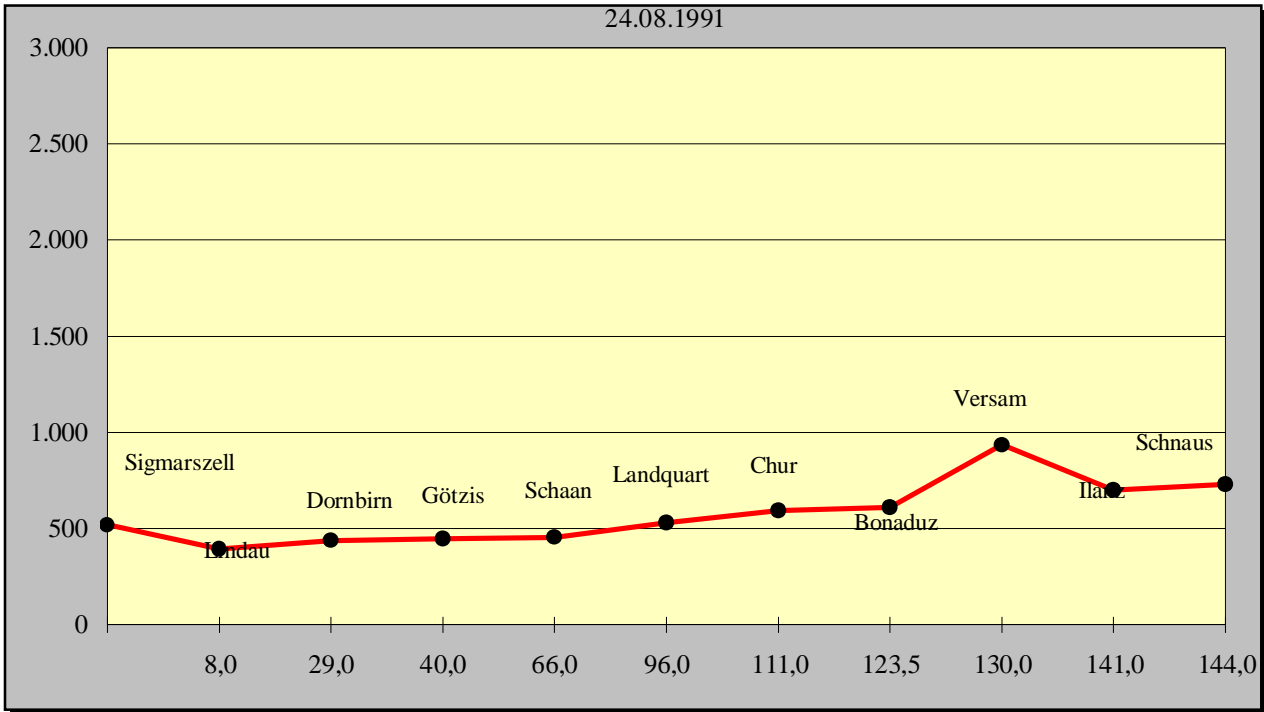
Eine Frau erzählt mir, daß in dem kleinen Ort Schnaus, in Richtung Oberalppaß, einige Pensionen sind. Ich beschließe also die drei Kilometer dorthin zu fahren. Langsam hat sich der ganze Himmel zugezogen. Einige Minuten später bin ich in Schnaus und

finde auf antrieb eine Pension. Noch bevor ich mir das Zimmer ansehen kann, beginnt es zu regnen. Kurze Zeit später gibt es ein ordentliches Gewitter.

In Schnaus war ich um 18.25 Uhr und habe 144 km zurückgelegt, 41 km mehr als ich eigentlich geplant hatte. Nach dem Gewitter mache ich dann frisch geduscht einen kurzen Spaziergang durch den kleinen Ort. In einem uralten Haus ist eine kleine Gaststätte. Ich bin der erste Gast an diesem Abend. Kurze Zeit später kommen aber noch mehrere Dorfbewohner. Ihre Sprache, das Rätoromanische, kann ich aber überhaupt nicht verstehen. Eine kleine Käseplatte kostet mich 20 Franken.

Nach dem Essen gehe ich wieder zu meiner Pension. Ich bin der einzige Hausgast. Das Fahrrad steht über Nacht in meinem Zimmer. Nach diesem ersten Tag schlafe ich sehr gut.

km: 144,39  
 Ø 19,8  
 Zeit: 9:24 Stunden  
 gesamt: 144 km



Sonntag, 25.08.91

Kurz vor 8.00 Uhr morgens stehe ich auf. Als erstes packe ich alles zusammen und mache mein Fahrrad soweit startklar. Um 8.30 Uhr gibt es Frühstück. Nachdem ich meine Personalien in ein Nachweisbuch eingetragen habe, beginnt um 9.05 Uhr meine weitere Fahrt.

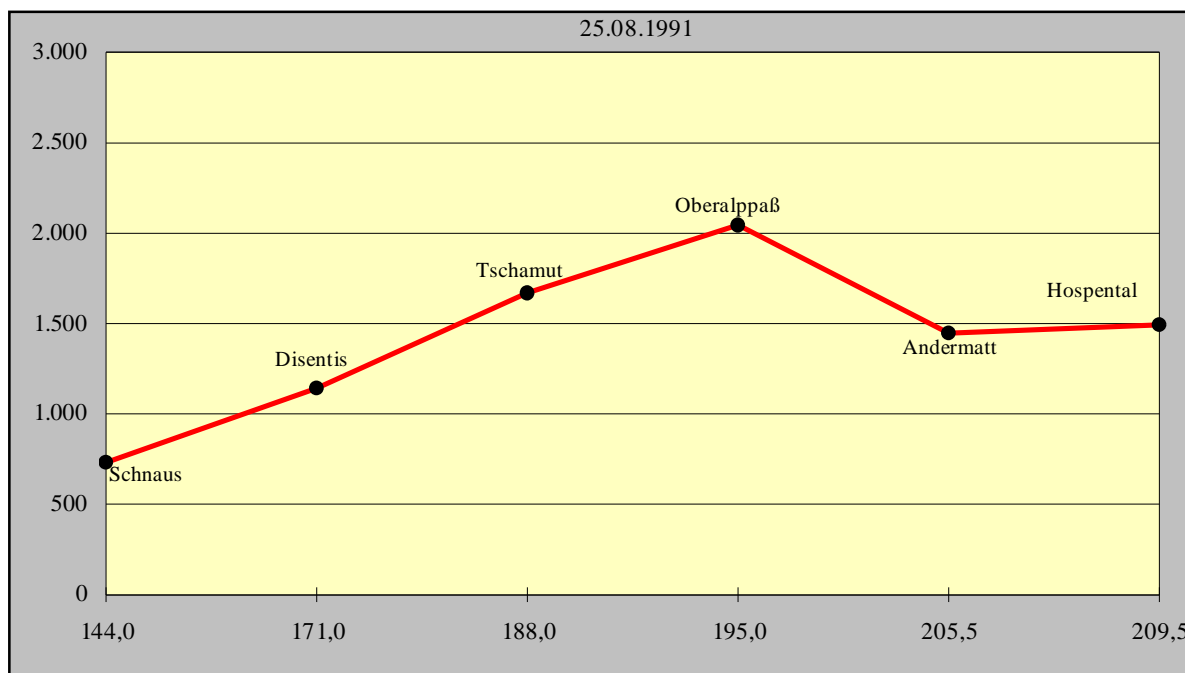
Heute ist es bewölkt und am Morgen noch sehr frisch. Die Straße steigt ständig leicht an. In Disentis mache ich um 11.00 Uhr eine kurze Pause, um etwas zu trinken. Nach Disentis steigt die Straße etwas stärker an. Ständig gibt es schöne Aussichten auf die kühn angelegte Furka-Oberalpbahn. Diese überschreitet, parallel zur Straße, den Oberalppaß. Um 12.25 Uhr erreiche ich dann schon das in 1.670 m Höhe liegende Tschamut, das heute eigentlich schon das Etappenziel sein sollte.

In Tschamut, im "ersten Haus am Rhein", esse ich zu Mittag und pausiere über eine Stunde. Von hier aus versuche ich auch einen neuen Treffpunkt mit Gerd und Dirk auszumachen. Nach dem Essen, auf der aussichtsreichen Terrasse, geht es dann weiter in Richtung Paß. Um 14.45 Uhr stehe ich dann auf der Paßhöhe (2.044 m) an den Rhein- und Reussquellen. Auf den letzten Metern hat es leicht geregnet, nun scheint aber wieder die Sonne. Bis hierhin bin ich die letzten beiden Tage, von zwei kurzen Abfahrten abgesehen, nur bergauf gefahren.

Nach einer nicht allzu langen Abfahrt erreiche ich um 15.30 Uhr Andermatt (1.447 m). Zwischen Andermatt und Hospental warte ich nun einige Zeit auf unser Auto. Später sitze ich in Hospental an der Gotthardstraße in einem Straßencafe. Kurz vor 17.00 Uhr sehe ich dann das Auto die Gotthardstraße herunterkommen und halte es an.

Nachdem wir uns ein Hotel gesucht haben, unternehmen wir einen Spaziergang. Danach setzen wir uns vor eine Gaststätte. Aber auch heute Abend beginnt es wieder leicht zu regnen. So verlassen wir das Restaurant und begeben uns ins Hotel. Das Abendessen nehmen wir dort ein. Hier sieht man auch wieder, daß die Schweizer ein wehrhaftes Völkchen sind. Ein älterer Gast besuchte das Gastzimmer mit seinem G3.

km: 65,70  
Ø 14,1  
Zeit: 6:15 Stunden  
ges: 209 km



Montag, 26.08.91

Noch vor dem Frühstück unternehmen Gerd und ich einen kleinen Spaziergang. Um 9.10 Uhr trennen wir uns dann zum zweiten Mal. Die Fahrt geht dann weiter in Richtung St. Gotthard Paß. Es ist sonnig und leicht bewölkt. Die Straße ist kaum befahren und auch die Steigung ist nicht so stark. Das letzte Stück bin ich auf der alten, gepflasterten Gotthardstraße bis zum See am Paß gefahren.

Den Paß erreiche ich um 10.45 Uhr (2.108 m). Nach einigen Minuten Pause bin ich dann über die neue Gotthardstraße, in Richtung Airolo ins Tessin, abgefahren. Von hier hat man wunderschöne Ausblicke auf die alte Tremolastraße. Eine Fahrt über diese Straße scheint mir aber ungeeignet, da sie durchgehend gepflastert ist und auch ein größeres Gefälle hat als die neue Straße. Meine Straße verläßt dann durch einen Tunnel das Tal und verläuft dann meist im Tal der Nufenenpaßstraße (Val Bedretto). Von hier hat man einen sehr guten Blick über Airolo.

Nach einigen Kilometern kreuzt die Straße die alte Tremolastraße. Ab hier ist die neue Straße für Fahrräder gesperrt. Ich muß also der alten, gepflasterten Straße folgen. Sie verläuft in engen Kurven hinunter nach Airolo (1.175 m).

Den Ort erreiche ich um 11.45 Uhr. Hier unten ist es sehr heiß. Airolo verlasse ich auf der Nufenenpaßstraße. Diese Straße steigt mäßig an und es fahren kaum Fahrzeuge. In Ronco (13.05 Uhr) esse ich zu Mittag und mache Pause bis 14.00 Uhr. Die Bedienung ist sehr freundlich und gibt sich viel Mühe mit mir. Sie kann leider kein Deutsch und ich kein Italienisch. Am Nebentisch sitzen drei Schweizer Soldaten und haben einen Rießenspaß mit unserem Kauderwelsch.

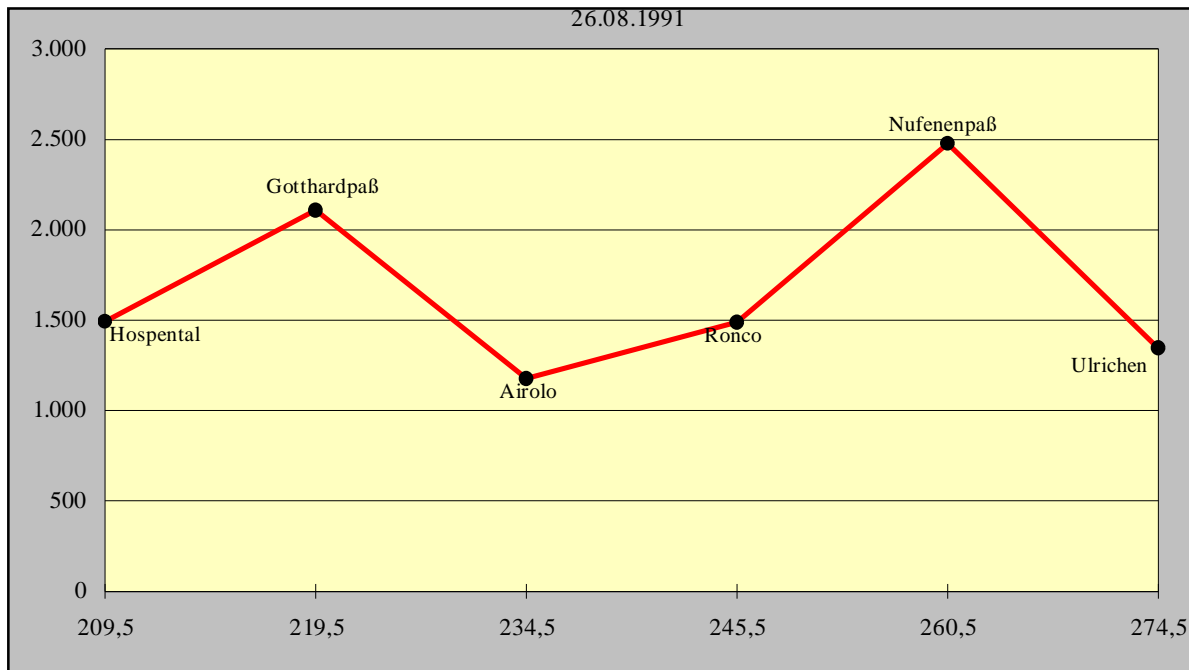
Nach Ronco nimmt dann die Steigung etwas zu und in All' Acqua wird es nochmals steiler. Die Straße verläuft nun in weiten Schleifen ständig, bis zu 10% ansteigend, am rechten Hang. An den Hängen klettern viele Leute in den Brombeersträuchern herum. Über größere Strecken schiebe ich mein Fahrrad. Um die Spitze des Mittagorns herum ziehen sich die Wolken stärker zusammen und zeitweise regnet es auch leicht. Dies ist sehr angenehm, da die Sonne mein Gesicht doch schon leicht angesengt hat. Um 16.50 erreiche ich dann den 2478 Meter hohen Nufenenpaß, den höchsten Paß der Schweiz.

Oben gibt es, hinter einem winzigen See, ein größeres Restaurant. Man hat hier eine sehr gute Aussicht auf den Griessgletscher und auf die Staumauer des Griessees. Bei besserer Fernsicht würde man auch das Aletschgebiet, auf der anderen Rhoneseite, besser erkennen. Leider sieht man heute nur undeutlich in dieses Gebiet. Auf der Paßhöhe weht ein kräftiger und kühler Wind aus dem Rhonetal empor.

Nach 30 Minuten Pause beginnt dann die Abfahrt ins Wallis. Teilweise ist es sehr steil. Auf den letzten Kilometern hat es etwas stärker geregnet. Um 17.55 Uhr finde ich dann am Ortseingang von Ulrichen (1.346 m), aus der Richtung vom Furkapaß, ein Zimmer. Um 18.30 Uhr beginnt dann ein Gewitter und kräftiger Regen, der nach etwa einer Stunde aufhört. Mein Fahrrad habe ich im Hausflur untergestellt.

Nach dem Gewitter mache ich einen Spaziergang durch den Ort. Hier gibt es noch viele alte Holzhäuser, die auf Steinfeilern stehen. Das Holz ist von der Sonne ganz verbrannt. Das gibt den Orten im Wallis ganz allgemein ihren typischen Charakter. Direkt am Ortsrand gibt es auch einen Militärflugplatz, der weder durch einen Zaun oder sonstige Abgrenzung abgesperrt ist. Abends gehen die Dorfeinwohner auf der Landebahn spazieren. Durch eine Ampelregelung wird vor startenden oder landenden Jets gewarnt und Autofahrer oder Fußgänger müssen einen kurzen Moment warten. Das Abendessen habe ich in einem Restaurant nebenan eingenommen. Die Kosten für die Unterkunft betragen 20 Franken.

km: 64,82  
Ø 11,5  
Zeit: 8:45 Stunden  
ges: 274 km



Dienstag, 27.08.91

Heute ist es diesig und nur an den Bergspitzen befinden sich kleine Wolken. Die Sonne scheint den ganzen Tag. Am Morgen ist es leicht windig von vorne. Um 8.45 Uhr verlasse ich Ulrichen. Die Fahrt durch das obere Rhonetal, oder hier auch Rottental genannt, verläuft sehr ruhig. Mehrere Male werden Talstufen überschritten, die teilweise starkes Gefälle aufweisen. Leider sind die riesigen Gletscher im Norden durch die Berge davor verdeckt. Zweimal führt mich der Weg über einen Militärflugplatz. Nur auf Schildern wird vor Flugzeugen gewarnt, ansonsten fährt jeder über die Startbahnen. Um 11.00 Uhr bin ich in Visp. Von dort kann man nach Süden ins Matterhorngebiet sehen.

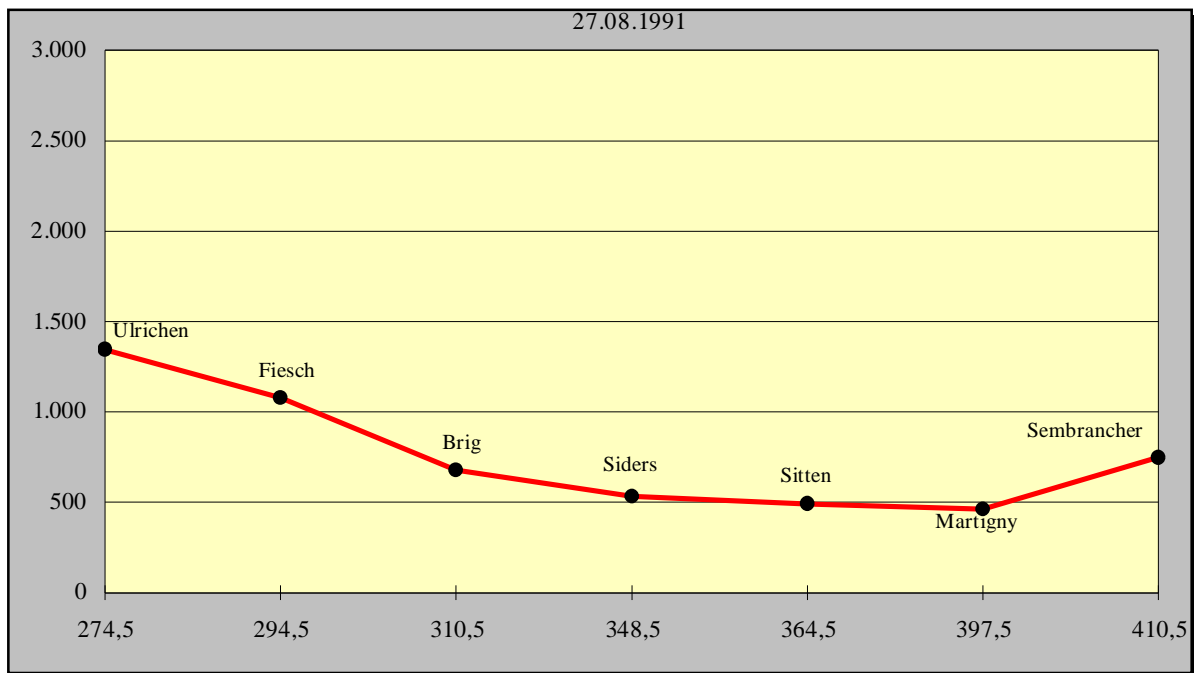
Um 12.00 Uhr erreiche ich dann Agarn, die letzte deutschsprachige Ortschaft im Wallis. Hier pausiere ich 15 Minuten. Nach Agarn bleibt die Straße noch einige Kilometer auf der südlichen Rhoneseite. Dann wird das Tal enger und das Gefälle größer. Es folgt eine weitere Talstufe und die Talseite wird gewechselt. Jetzt befinde ich mich in der französischsprachigen Schweiz. Die Bauweise wechselt schlagartig und der Verkehr nimmt zu. Mit der nächsten Möglichkeit wechsele ich wieder zur linken Rhoneseite, auf eine Nebenstraße direkt am Flußufer. Hier bleibe ich auch die restlichen 40 km bis Martigny.

Auf den etwa letzten 20 km vor Martigny wird das laue Lüftchen vom Morgen zu einem ausgewachsenen Sturm. Da das Rhonetal, als eines der beiden großen Alpenlängstäler von Niederschlägen nicht verwöhnt wird, werden alle Felder bewässert. Bei dem Sturm landet das Wasser aber nicht nur auf den Feldern, sondern trifft mich auch immer wieder auf der Straße. Desweiteren ist sehr viel Sand und Staub in der Luft. Ein Fortkommen ist zeitweise kaum möglich. Einen solchen Sturm habe ich bisher noch nicht mit dem Fahrrad erlebt.

Trotzdem erreiche ich um 16.15 Uhr Martigny (461 m). Bis hierhin ging es heute nur bergab. Nach 15 Minuten Pause verlasse ich den Ort auf der Straße zum großen St. Bernhard Paß. Dies ist auch der Beginn der imposantesten Straße der Alpen, der Route des Grandes Alpes, die von Martigny über acht Pässe, darunter die höchsten der Alpen, bis nach Nizza führt. Man hat dabei etwa 600 km zurückzulegen.

Die Straße steigt nun mäßig an. Sembrancher (748 m), das heutige geplante Etappenziel, erreiche ich um 17.30 Uhr. Dort suche ich mir ein Zimmer vor dem Ort in einem Motel. Auch hier kann ich mein Fahrrad im Zimmer unterstellen. Nach dem Duschen spaziere ich einige Zeit durch den nahegelegenen Ort.

km: 136,43  
Ø: 20,4  
Zeit: 8:46 Stunden  
ges: 410 km



Mittwoch, 28.08.91

Heute Morgen bin ich ganz früh aufgestanden. Um 8.00 Uhr hatte ich schon gefrühstückt, mein Fahrrad gepackt und bezahlt. So geht's nun aufwärts zum Großen St. Bernhard Paß. Die Straße verläuft auf der linken Seite im Schatten. Es fahren noch weniger Autos und Lkws als am Vorabend. Hinter Osières steigt die Straße über zwei großzügige Kehren stark an. Kurz vor Liddes ist ein ähnliches Bauwerk. Auch nach Liddes läßt die Steigung kaum nach. Teilweise beträgt sie 11%.

Nach vorne hat man eine herrliche Aussicht auf den steil aufragenden und vergletscherten Mont Velan. Er überragt hier alles. Den längeren Tunnel vor Bourg St. Pierre kann man rechts umfahren. Dies sollte man auf keinen Fall versäumen, da man von hier eine sehr schöne Aussicht auf den Mont Velan und auch das Tal hat. Im Ort bin ich um 10.15 Uhr. Hier lege ich eine kurze Pause ein, um mich mit neuen Getränken zu versorgen.

Direkt hinter dem Ort beginnt die mehrere Kilometer lange geschlossene Lawingalerie, die bis zum Mauttunnel reicht. Diese Galerie ist notwendig, da die Straße auch im Winter offengehalten wird, und das Tunnelportal in einer ungewöhnlichen Höhe liegt. Am Anfang der Galerie befindet sich eine Baustelle. Das hat für mich den Vorteil, daß nur alle fünf bis zehn Minuten Autos von hinten folgen. So ist die Fahrt in der geschlossenen Röhre doch ganz annehmbar und mal was ganz anderes. Die Steigung geht kaum einmal unter 6%.

Am Beginn des Mauttunnels gibt es eine kleine Ausfahrt, die im Winter durch ein dickes Tor verschlossen wird. Hier verlasse ich die Galerie und fahre in ein einsames Hochtal hinein. Es ist nun 10.45 Uhr. Die Straße ist schmal und zeitweise sehr windungsreich. Auch die Steigung geht kaum unter 11%. Stellenweise liegt im Tal noch Schnee. Die Aussicht hier ist überwältigend. Leider kann man nicht in Richtung Mont Blanc sehen, da dort noch einige Berge im Weg stehen. Kurz vor der Paßhöhe, die man vorher nicht erkennen kann, sind noch einmal einige enge Kehren zu überwinden, bis man ganz unvermittelt vor dem St. Gotthard Hospiz, das eingekeilt zwischen den Felsen steckt, steht (2.469 m).

Hier riecht es unangenehm nach den hier gezüchteten Bernhardinern. Scheinbar werden aus touristischen Zwecken hier viel zu viele Hunde gehalten. Den Paß, und damit auch die Schweizer Grenze, überschreite ich um 12.20 Uhr. Von der Paßhöhe hat man kaum eine Aussicht wegen den eng zusammengedrückten Bergen.

Knapp unterhalb der Paßhöhe sieht man hinter einem See die italienische Zollstation. Hier werden meine Personalien sehr gründlich geprüft. Kurz nach der Zollstation, hinter einer engen Kurve, kann man dann sehr gut ins Tal, in Richtung Aosta blicken.

Die nun folgende Abfahrt hat sehr viele enge Kurven. Nach einigen Kilometern sieht man einen Tunnel aus dem Berg herauskommen, der auch hier in eine geschlossene Lawingalerie übergeht. Ich brauche aber auf dieser Seite nicht in die Galerie hinein zu fahren, sonder meine Straße geht separat hinunter nach St. Oyen, wo sich beide Straßen wieder vereinigen. Von hier hat man auch wieder einen guten Blick zurück auf das häßliche Bauwerk der Mautstraße, welches das ganze Tal verunstaltet.

Der weitere Straßenverlauf verliert nun an Gefälle. Auch führt die Straße oft durch enge Ortschaften. Das Verkehrsaufkommen ist hier noch gering. Der Blick zurück, zum alles überragenden und das Tal beherrschenden Mont Velan, ist sehr reizvoll. Über mehrere steile Talstufen gelangt man dann in den Talkessel von Aosta (583 m). Hier ist fürchterlich viel Verkehr. Wenn es eine Möglichkeit geben würde, würde ich die nun folgenden 35 Kilometer umgehen. Leider fährt zur Zeit kein Bus und die Bahnlinie ist scheinbar stillgelegt. Die Straße nach Courmayeur ist unheimlich stark durch Lkw-Kolonnenverkehr belastet. Als Fahrradfahrer kommt man sich ganz schön verloren vor.

Die Straße steigt nun ständig mäßig an und geht durch viele Tunnels. Teilweise kann ich die Tunnels auf den alten Straßen und Tunnels umgehen. Leider ist dies nicht immer möglich. So warte ich immer ab, bis wieder eine Kolonne vorbei ist und beeile mich dann schnell hindurch zu kommen, bis die nächste Kolonne kommt.

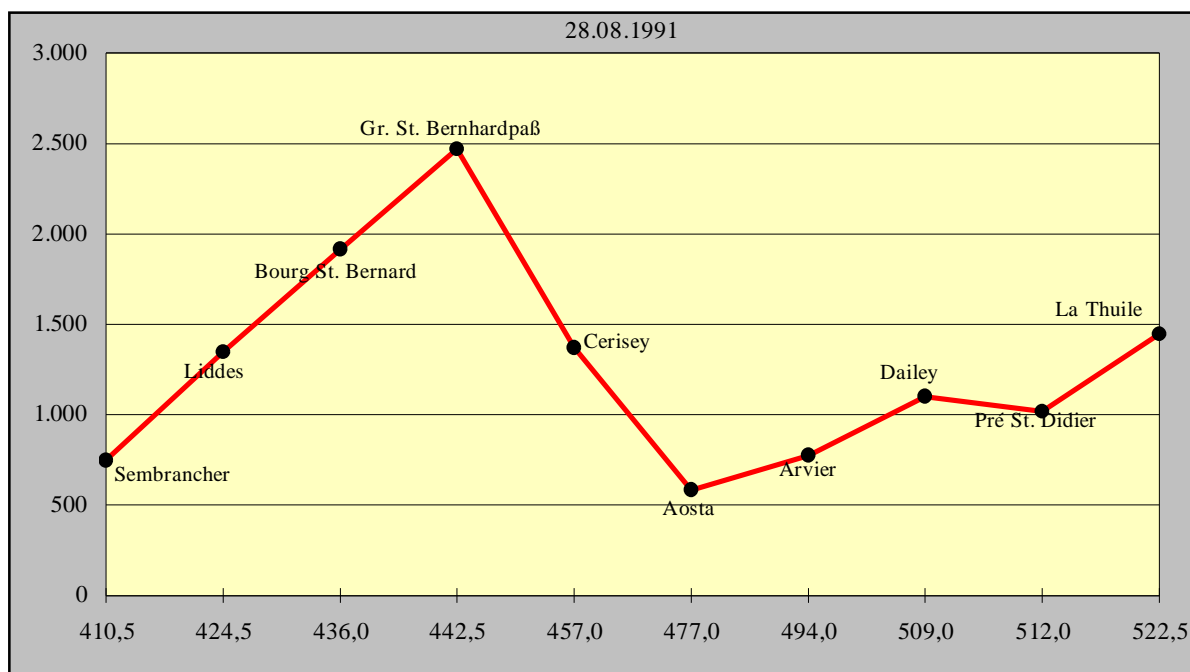
Um 14.45 erreiche ich Arvier. Dort pausiere ich ziemlich genervt etwa eine Stunde lang. Dann starte ich wieder zum letzten geplanten Teilstück für den heutigen Tag. Ab Morgex kann ich dann endlich die Hauptstraße nach rechts verlassen, und dort eine Parallelstraße benutzen. Diese steigt zwar hoch über das Tal an, aber ich habe endlich keine Lkws mehr. Von hier aus sieht man auch, daß das Aostatal ein schönes grünes Tal mit südlicher Vegetation und viel Wein ist.

Das letzte Stück geht es nun wieder steil ab nach Pré St. Didier. Hier habe ich eigentlich geplant zu übernachten. Nach dem dritten Versuch gebe ich dieses Vorhaben aber auf. Pré St. Didier ist total ausgebucht. Ich mache mich also auf in Richtung kleiner St. Bernhard Paß. Während den letzten 20 km bis Pré St. Didier habe ich ständig das imposante Massiv des Mont Blanc vor mir gehabt.

Die Straße steigt aus dem Tal mit 9% steil an. Nach der zweiten Kehregruppe und einem Tunnel läßt die Steigung etwas nach. Von nun an kann man auch die Mont Blanc-Gruppe nicht mehr sehen. Das letzte Stück vor La Thuile steigt nochmals stärker an mit 9%. Nach einer kurzen Talverengung mit einem Tunnel ist man dann unvermittelt in La Thuile (1.447 m), das man vorher nicht sehen konnte. Nach einer Rundfahrt durch den Ort finde ich nach etwa einer halben Stunde ein Hotel. Hier bekomme ich für 40.000 Lira ein Zimmer. Das Fahrrad wird in der Garage untergebracht. Auch La Thuile ist fast ausgebucht.

Nach dem Duschen mache ich mich auf zum Abendessen. Empfohlen wird mir eine Pizzeria am anderen Ende des Ortes. Als ich dort ankomme ist sie bis auf den letzten Platz besetzt. Der Wirt gibt mir zu verstehen, daß ich einen kurzen Moment warten soll. Dann wird für mich ein Tisch fertig gemacht, und ich bekomme eine vorzügliche Pizza, die direkt in dem Raum in einem großen Backofen zubereitet wird. In der Pizzeria ist Hochstimmung. Es sind viele italienische und französische Familien hier, die für südliche Stimmung sorgen.

km: 111,75  
Ø 14,8  
Zeit: 10:25 Stunden  
ges: 522 km



Donnerstag, 29.08.91

Heute ist ein wunderschöner Tag. Die Sonne scheint vom fast wolkenlosen Himmel. Nach dem Frühstück und dem Bepacken des Fahrrads starte ich um 9.10 Uhr. Über La Thuile sieht man die Gletscher der Testa del Rutor glänzen. Nach einigen Kehren oberhalb des Orts verliert man sie aber aus dem Blickfeld, und im Norden treten ganz andere Berge hervor. Durch ein enges Tal sieht man den Tré-la-Tête, einen ganz vergletscherten Fastviertausender. Die Steigung liegt meist bei etwa 9%. Auf den folgenden Ki-

lometern bis zur Paßhöhe ist man dann links und rechts von einem großartigen und kaum zu übertreffenden Gletscherparadies umgeben.

Dann folgt mit der Paßhöhe (2.188 m) auch die Grenze zwischen Italien und Frankreich. Es ist nun kurz vor 11.00 Uhr und ich befinde mich in Hochsavoyen. Die Paßhöhe gestaltet sich als ein langgestreckter Sattel. Hier mache ich eine längere Pause um diese überwältigende Aussicht zu genießen.

Nun ziehen die Berge im Südwesten die Blicke auf sich. Besonders sticht der Mont Pourri mit seinen Hängegletschern hervor. Dieser Berg ist einzigartig in den Alpen. Den besten Ausblick auf diesen Berg hat man zwei Kilometer vor La Rosière, wo die Straße scharf nach Süden abknickt. Vor hier aus sieht man auch sehr gut auf Sééz und Bourg-St. Maurice. La Rosière ist ein ganz moderner und weltbekannter Ort des internationalen Skizirkus.

Nach weiteren drei Kehren gibt es dann eine Abkürzung ins Tal der Isère. Man kann über 200 Höhenmeter und über 10 km Fahrtstrecke einsparen. Desweiteren gibt es so gut wie keinen Verkehr. Scheinbar haben noch andere Fernradler diese schmale und steile Straße gefunden, obwohl sie nicht in den Alpenstraßenführern erwähnt wird, denn es kommen mir zwei Gruppen dieser Spezies entgegen.

Diese Abkürzung führt mich um 12.30 Uhr nach Sainte Foy du Tarentaise (1.051 m). Direkt nach Ste. Foy beginnt dann wieder das Bergauffahren mit Steigungen bis zu 12%. Später geht sie aber wieder auf 8% zurück. Auf der rechten Seite erscheinen nun hoch über mir die Hängegletscher des Mont Pourri. Von den Gletscherzungen fallen wunderschöne Wasserfälle zu Tal. Das ist der schönste Anblick meiner ganzen Fahrt.

Einige Zeit später erreiche ich die Abzweigung nach Tignes des Bois. Dort verlasse ich die Hauptstraße, weil diese nun durch mehrere Tunnel steil nach oben führt, und fahre durchs Tal bis zur Staumauer des Lac du Chevril. Dort folgt ein steiler Anstieg dicht neben der Staumauer zur Dammkrone. Hier muß ich zeitweise schieben. Es folgt einer der seltenen Kehrtunnel.

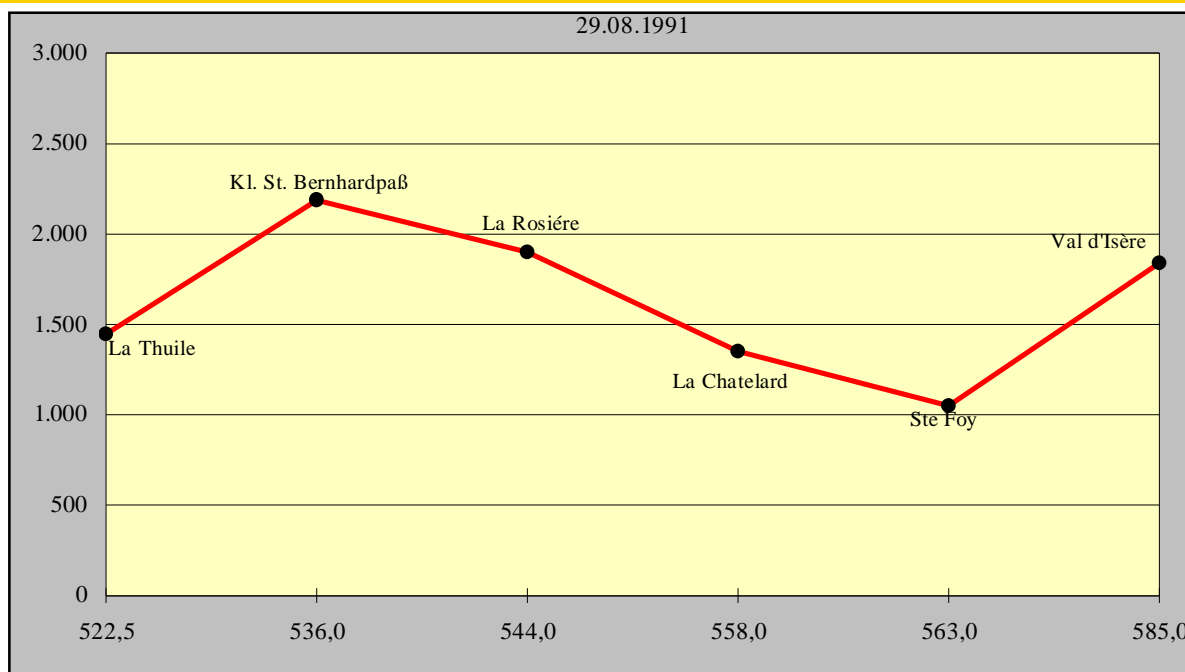
Über die Dammkrone gelange ich nun wieder zur Hauptstraße, die durch sieben Tunnels entlang des Sees führt. Zwischen den Tunnels kann man die Gletscher der Grande Motte über dem Retortenskiort Lac de Tignes erkennen. Nach einer kurzen engen Schlucht am schmalen Ende des Sees erreiche ich Val d'Isère (1.840 m), einen weiteren hochmodernen Skiort (15.10 Uhr). Ich bin sehr erschrocken über die rege Bautätigkeit hier. Diese resultiert aus den in fünf Monaten beginnenden Olympischen Spielen, die zum Teil auch hier stattfinden.

Ich mache eine längere Pause am Ende des Ortes, wo ich einen ganzen Liter Mineralwasser trinke. Dann geht's auf Zimmersuche. Eine Pension ist im ganzen Ort nicht zu finden und so beschließe ich in ein Hotel zu gehen. Um 17.00 Uhr habe ich dann endlich ein Zimmer. Das Fahrrad kann ich in der Bar, die zur Zeit nicht genutzt wird, abstellen. Als ich zurück in mein Zimmer komme, das ich für die kurze Zeit nicht abgeschlossen habe, sind dort schon andere Gäste eingezogen. Leider sprechen diese nur französisch. Ich versuche ihnen klarzumachen, daß dies mein Zimmer ist. Erst nachdem ich ihnen meinen Zimmerschlüssel gezeigt habe, verstehen sie, was ich meine. Ich habe Zimmer 4 und sie haben 4a. 4a liegt paradoxer Weise auf der ganz anderen Seite des Hotels. So komme ich dann wieder zu meinem Zimmer.

Nach dem Duschen gehe ich nochmals in den Ort. In einem Supermarkt kaufe ich mir einige Lebensmittel und weitere Getränke. Pro Tag benötige ich etwa vier bis fünf Liter Flüssigkeit, was sich manchmal als Transportproblem herausstellt, wenn die Etappen zwischen bewohnten Gebieten allzu lang werden. Val d'Isère ist ein sehr interessanter Ort. Da er fast über der Baumgrenze liegt, müssen die Häuser durch Lawinenverbauungen geschützt werden. Das ist aber nicht überall möglich. So haben in der Mitte des Orts manche Häuser sehr dicke Wände und keine Fenster nach der gefährdeten Seite. Desweiteren steht an diesen Häusern ein Schild, daß es sich um gefährdete Häuser handelt und das Bewohnen auf eigene Gefahr geschieht. Bis etwa 21.00 Uhr abends wird oberhalb des Hotels eine neue Skiabfahrt in den Fels gesprengt.

km: 109,08  
Ø 16,1  
Zeit: 6:09 Stunden  
ges: 585 km





Freitag, 30.08.91

Am nächsten Morgen werde ich um 7.00 Uhr schon wieder durch eine Explosion aus dem Schlaf gerissen. Der heutige Tag ist wolkenlos. In Val d'Isère ist es am Morgen noch sehr frisch, wegen der ungewöhnlichen Höhe für einen Wohnort. Um 8.50 Uhr verlasse ich das Hotel. Die Steigung beginnt schon vor dem Ortsende, wo die Straße viel schmaler und auch schlechter wird, und geht bis zur Paßhöhe selten unter 10% zurück. Zuerst fährt man bis zum Talschluß. Danach geht es auf der gegenüberliegenden Talseite steil nach oben.

Zu Beginn des Anstiegs, kurz nachdem man die junge Isère überquert hat, ist die Straße blockiert. Es liegen dicke Steine und Geröll auf der Straße. Ein Bagger entfernt gerade die Straßensperre. Ich muß etwa 20 Minuten warten und genieße die Aussicht. Die Straße wird dann für einen kurzen Moment für den Verkehr freigegeben, danach erfolgt eine erneute Sperrung. Das hat den großen Vorteil für mich, daß über lange Zeit von hinten keine Autos kommen können. Aber auch ohne diese Sperrung wäre das Verkehrsaufkommen gering.

Nach einem langen und kurvigen Anstieg folgt sogar eine kurze Abfahrt, die um einen Felsvorsprung ins nächste Tal führt. Dieses Tal führt nun zum Col du Isèran (2.764 m), dem zweithöchsten Alpenpaß. Die Steigung nimmt nun wieder bis zur Paßhöhe auf 10% zu. Nach einigen Kehren und einer erneuten Talstufe folgt ein ödes Hochtal. Am Schluß kommen wenige enge Kurven und dann die Paßhöhe (11.10 Uhr; 17,10 km, Ø 9,4, 602 km). Bemerkenswert ist, daß dieses ganze Gebirgsmassiv aus Schiefer ist.

Hier oben treffe ich einige Gleichgesinnte. Für einen längeren Aufenthalt ist es auf der Scheitelhöhe aber viel zu kalt und stürmisch. So schaue ich mir kurz die Gegend an und trete dann die bis zu 11% steile Talfahrt an.

Schon kurz unterhalb der Paßhöhe läßt der Wind nach und man kann die schönen Motive in allen Richtungen genießen. Nach 14 km Abfahrt gelange ich dann wieder in bewohntes Gebiet, doch das Gefälle reicht nicht immer aus, um ohne Muskelkraft weiter zu kommen. Nach weiteren 10 km beginnt ein kurzer Anstieg zum Col de la Madeleine (1.752 m). Hier muß eine enge und tiefe Schlucht umgangen werden. Solche Schluchten werden nun häufiger.

Auf der Paßhöhe treffe ich einen Belgier, der auch schon einige Tage unterwegs ist. Nun folgt in weiten Kehren die Abfahrt nach Lanslevillard (12.05 Uhr) und Lanslebourg. Hier trifft auch die ehemalige Hauptverkehrsstraße von Turin über den Col du Mont Cenis auf meine Straße. Der hier befürchtete Schwerlastverkehr bleibt aber gänzlich aus. Die Lkws benützen nun alle den Tunnel du Fréjus. Auch fahren hier sehr wenige Pkws.

Über dem Col de Mont Cenis ist Föhndurchbruch von Süden. Das ist ein einmaliger Anblick. Der Himmel ist wolkenlos. Nur über den schmalen Sattel kommen dicht an den Bergrücken angedrückt, die Föhnwolken in rasender Geschwindigkeit ins Tal geströmt. Unten im Tal lösen sie sich dann gänzlich auf.

Als ich mit dem Fahrrad in diesen Bereich im Tal komme, werde ich fast umgedrückt. Das Fahren ist sehr schwierig. Zum Glück ist es ein konstanter Sturm. Nach wenigen hundert Metern ist der Spuk vorbei.

Die Straße führt nun zeitweise hoch über dem Tal der Arc, an einer engen Schlucht vorbei. Die Tiefblicke sind sehr imposant. Auch gibt es hier große Festungen, die das Tal bewachen.

Der Verkehr nimmt erst hinter Modane, wo die Straße durch den Tunnel du Fréjus aus Italien kommt, stärker zu. Es bilden sich wieder lange LKW-Kolonnen. Zwischen den Kolonnen gibt es aber größere Löcher, wo ich fast allein auf der Straße bin.

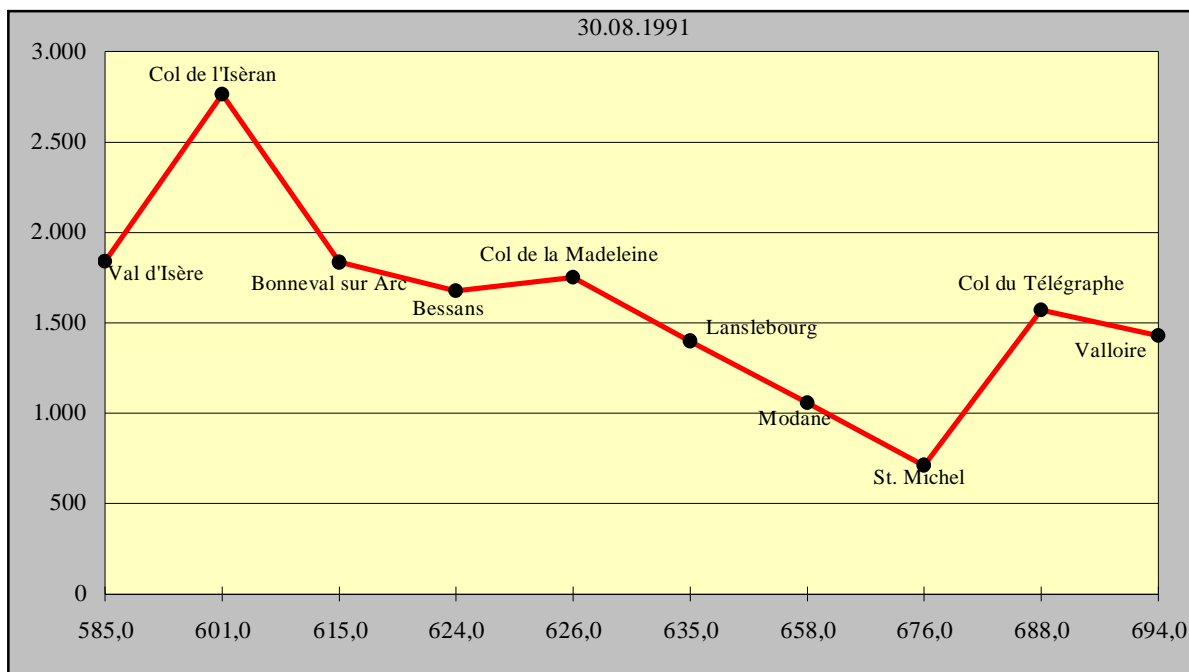
Um 14.55 erreiche ich St. Michel de Maurienne (712 m). Der Ort gefällt mir aber überhaupt nicht. Nach einer halbstündigen Pause im Ortszentrum, wo ich auch neue Getränke kaufe, starte ich zum Anstieg auf den Col du Télégraphe (1.570 m). Von St. Michel sieht man direkt, hoch über dem Ort, die Sendeanlagen auf dem Télégraphe-Paß. Von hier unten sieht das alles gar nicht so ermutigend aus, wenn man das Ziel direkt vor Augen hat, aber noch 12 km zu fahren hat und 850 Höhenmeter überwinden muß.

Im Talkessel von St. Michel ist es sehr heiß. Zum Teil schiebe ich mein Fahrrad auf der mit 8-10% ansteigenden Straße. Um 17.15 erreiche ich eine kleine Wirtschaft am Paß. Ich bestelle mir einen Liter Mineralwasser, den ich von dem lachenden und leicht betrunkenen Wirt in einem Maßkrug serviert bekomme.

Von 17.40 Uhr bis 17.50 Uhr habe ich dann noch die kurze Abfahrt nach Valloire (1.430 m) hinter mich zu bringen. Dort finde ich im Hotel de la Poste sehr schnell ein Zimmer. Der Hausherr spricht nur französisch. So gestaltet sich das Gespräch sehr interessant. Das Fahrrad kann ich in der Garage unterstellen.

Nachdem ich mich geduscht habe, unternehme ich einen Spaziergang durch den schönen Ort. Das Abendessen nehme ich dann in einem Restaurant ein. Auch hier habe ich viel Spaß bei der Bestellung, aus der komplett französisch gehaltenen Speisekarte. Auch die Bedienung kann mir hier nicht viel weiter helfen. So bestelle ich, was sich am besten anhört und aussprechen läßt. Ich kann aber mit meiner Wahl sehr zufrieden sein.

km: 109,08  
Ø: 16,1  
Zeit: 9:05 Stunden  
ges: 694 km



Samstag, 31.08.91

Der heutige Tag ist sonnig bis bewölkt und warm. Außerdem ist auch die Fernsicht recht gut. Auf meiner Unterlippe haben sich zwei Blasen gebildet, die mich noch bis nach Mallorca begleiten werden. Sie stören aber nur morgens beim Zähneputzen und ein bißchen beim Essen.

Valloire, das ich in guter Erinnerung behalten werde, verlasse ich um 9.40 Uhr. Die Straße aus dem Ort heraus hat bis zu 12% Steigung und führt in ein gares, baumloses Hochtal. Hier geht auch die Steigung etwas zurück.

Kurz nach dem Ortsende werden ich von einem Radfahrer eingeholt, den ich für einen Franzosen halte und ihn kurz begrüße. Heute sind viele Radfahrer und wenige Autofahrer unterwegs. Ab und zu auch mal ein paar Motorradfahrer. Nach neun Kilometern überquert die Straße die Valloirette und wendet sich um 180 Grad. Es folgt eine kurvenreiche und enge Steigung über eine Talstufe mit bis zu 12%. Darauf folgt ein weiteres Hochtal.

In einem Bauernhof kehre ich kurz ein, um eine Flasche Wasser zu kaufen. Von hier aus kann man die Paßhöhe hoch oben schon erahnen. Die Steigung nimmt nun ab auf 10%. Nach einer langen Kurve halte ich erneut an und genieße die Aussicht. Hier spricht mich ein Franzose an, der mich nach meiner Fahrtroute fragt.

Nach einer weiteren Kurvengruppe erreiche ich den stillgelegten Scheiteltunnel. Hier wird die Straße dann viel schmaler und die Kurven enger. Nach einigen Minuten mit 12%iger Steigung erreiche ich die Scheitelhöhe des Col du Galibier (12.25 Uhr; Ø 8,5; 2.646 m).

Von hier aus steige ich auf den nahegelegenen Aussichtspunkt (2.704 m) mit der Orientierungstafel. Man hat einen fast ungestörten Rundumblick. Weit im Norden blickt noch der Mont Blanc über die davorliegenden Berge. Nach Süden hin überragen die Berge des Massiv des Ecrins, oder auch Pelvouxmassiv genannt, alle anderen Berge. Dieses Massiv wird zu recht als der wildeste Teil der Alpen bezeichnet. Unzählige Gletscher und Spitzen sind zu erkennen. Im Südwesten erblickt man den imposanten Hängegletscher der Meije.

Auch der Bergrücken, auf dem ich stehe, hat einige Besonderheiten aufzuweisen. Die Erosion hat hier schon deutliche Spuren hinterlassen. Der Berg schillert stellenweise golden und tiefe Furchen und Einsenkungen sind zu sehen. Bisher habe ich eine solche Formation noch nicht gesehen.

Nachdem ich zu meinem Fahrrad zurückgekehrt bin, komme ich mit zwei Motorradfahrern aus Neustadt a. d. Weinstraße ins Gespräch. Sie haben die gleiche Route wie ich nach Nizza noch vor sich.

Die nun folgende Abfahrt hat auch eine Besonderheit. Nach fast 8 Kilometern des Abwärtsrollens erreiche ich den Col du Lautaret (13.15 Uhr). Diesen Paß mit 2.085 Metern kann man so im Vorbeirollen mitnehmen. Hier treffe ich nun auf die Hauptstraße, die Grenoble mit Turin verbindet. Trotzdem ist der Verkehr nicht besonders stark, was wahrscheinlich mit dem Wochentag zusammenhängt. Ich rolle nun weiter abwärts nach Briançon, der höchstgelegenen Stadt Europas (1.321 m).

Nach zügiger Fahrt erreiche ich um 14.15 Uhr Briançon. Dieser Ort gefällt mir überhaupt nicht. Eigentlich hatte ich geplant von hier aus über die Hauptstraße nach Guillestre im Süden weiter zu fahren. Diese Straße ist aber viel zu stark befahren, was dem bisher sehr schönen Tag einen jähen Abbruch bereiten würde.

So beschließe ich in Richtung des Izoardpasses weiterzufahren. Hier treffe ich auch den Radfahrer vom Morgen mit seiner Frau wieder. Als wir in Briançon auf eine steil ansteigende Straße mit viel Verkehr zufahren sagt mein Vordermann auf urbayrisch: "Sohn schieß Berg". Daraufhin sehe ich ihn ganz erstaunt an. Da beide ohne Gepäck fahren, verliere ich sie nun auf der steil ansteigenden Straße bald aus meinem Blickfeld.

Die Straße hat wiederum eine Steigung von 12%. Die eisgepanzten Bergriesen habe ich nun vollständig hinter mir gelassen. Nach einigen Kilometer folgt eine kurze Abfahrt. Danach nimmt die Steigung wieder zu. Am Talschluß in Cervières (15.30 Uhr) lege ich in einer Gaststätte eine Rast ein. Hier saßen auch die Radler, die ich heute schon mehrfach getroffen habe.

Wir kommen ins Gespräch. Die Gruppe setzt sich aus zwei Ehepaaren und einem kleinen Mädchen zusammen. Die nicht radfahrende Frau kann überhaupt nicht verstehen, wie man mit dem Fahrrad über die Alpen radeln kann. Deshalb fährt sie auch das Begleitfahrzeug. Sie kommen von Dachau und haben fast die gleiche Strecke wie ich zurückgelegt. Auch haben sie meist die gleichen Etappenziele gehabt. Sie wollen auch nach Nizza. Nur planen sie Nizza über den Cayollepaß zu erreichen, weil sie den Restefond - La Bonette schon kennen.

Nach einiger Zeit Pause starten wir dann gemeinsam zum letzten Anstieg. Nach einiger Zeit verliere ich sie dann wieder aus den Augen. Der Anstieg von Cervières ist wunderschön. Die Straße ist nicht allzu breit und wird von lichtem Kiefernwald umgeben. Die Steigung nimmt nun wieder auf 10-12% zu. Auch werden die Kurven wieder recht eng.

Nach der Kehrengruppe wird die Waldgrenze überschritten und die Richtung zur stark verwitterte Paßhöhe kann man schon erahnen. Auch hier glänzt der Berg wieder in leuchtend gelblichen bis goldenen Farbtönen, noch viel intensiver als am Galibier. Der Weg führt mich nun entlang des Refuge Napoléon, wo Napoléon auf seinem Rückweg von der Verbannung auf der Insel Elba einige Zeit verbrachte.

Im Norden hinter mir braut sich ein Gewitter zusammen. Ich beschleunige also mein Tempo. Nach kurzer Zeit erreiche ich den Paß (17.15 Uhr; 2360 m). Hier oben befindet sich ein Museum, worin sich eine Ausstellung zur Geschichte der Tour de France befindet. Ich sehe mir dieses Museum kurz an um dann die Abfahrt anzutreten. Vor mir liegen ja immerhin noch 32 Kilometer.

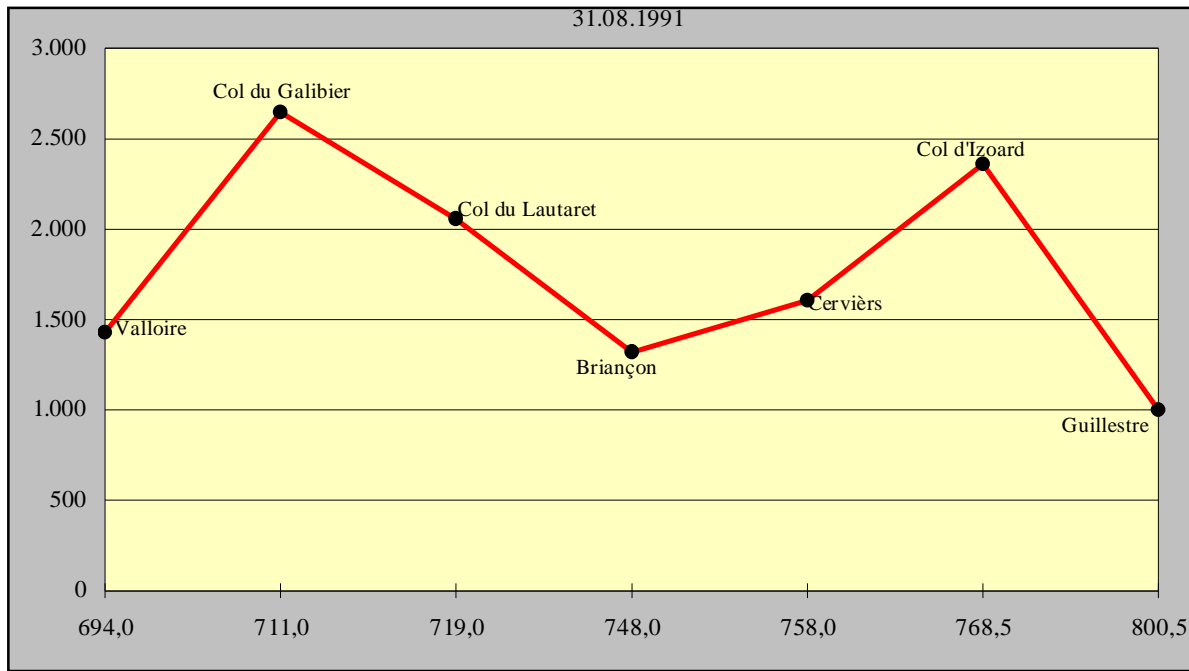
Die Straße ist nun in einem sehr schlechten Zustand. Die Abfahrt gleicht stellenweise einer Slalomfahrt um die Schlaglöcher. Kurz unterhalb des Passes fährt man in die Casses Désertes, eine Geröllwüste aus der riesige Felspyramiden, -nadeln und -klötze aufragen. Am ehesten kann man sie vielleicht mit den Erdpyramiden bei Bozen vergleichen. Man hat den Eindruck in einer ganz unwirklichen Welt zu sein. Als Mensch kommt man sich hier ganz verloren vor.

Nach etwa 15 Kilometern wechselt meine Fahrtrichtung von Südost auf Südwest. Ich fahre nun in eine enge Schlucht hinein, die Combe du Queyras, die scheinbar nicht mehr aufhören will. Ständig geht es auf der rechten Seite senkrecht zum tiefer liegenden Flußbett nach unten und auf der linken Seite fast senkrecht nach oben. Außerdem muß ich einige Tunnel durchfahren, die teilweise unbeleuchtet sind. Auch muß man kurze Anstiege hinnehmen. Außerdem scheint in Schluchten ganz allgemein auch ein starker Gegenwind dabei zu gehören.

Endlich erreiche ich Guillestre (1.000 m) um 18.55 Uhr. Auf Anhieb erhalte ich ein Zimmer im Chalet du Alpin, einem Hotel fast im Ortskern. Trotzdem gibt es hier viele Gärten und Bäume. Guillestre liegt auf einem Plateau, das sich leicht zur Durance hin senkt, um dann kurz vor dem Fluß steil abzufallen. Die Angestellten sprechen Englisch. Nach dem gestrigen Abend ist dies sehr angenehm, weil ich nun auch wieder weiß, was es zu essen gibt.

Mein Fahrrad kann ich in einem kleinen Schuppen abstellen, wo auch andere Radfahrer ihren fahrbaren Untersatz abgestellt haben. Nach dem Duschen gehe ich nur noch ins Restaurant im Untergeschoß, um zu Abend zu essen. Danach falle ich ziemlich müde ins Bett. Ich bin nun trotzdem am geplanten Etappenziel angekommen, obwohl ich einen Paß mehr gefahren bin als ich vorhatte.

km: 106,40  
Ø 15,1  
Zeit: 9:15 Stunden  
ges: 800 km



Sonntag, 01.09.91

An diesem Sonntagmorgen ist es bedeckt und mild. Die Sonne hat den ganzen Tag keine Chance durch die Wolken zu dringen. Da nur eine kurze Etappe auf dem Programm steht, bin ich auch erst um 9.45 Uhr startklar. Nach wenigen Metern Abfahrt treffe ich auch einen der Münchner wieder. Mit ihm fahre ich die steile Auffahrt aus dem Ort heraus, in Richtung des Col de Vars. Dies ist eine wunderschöne Straße mit weit ausholenden Kehren oberhalb von Guillestre. Man hat einen guten Blick über den Ort.

Die Straße dringt dann weiter in das Tal der Chagne ein. Der Blick wird nun durch Berge in allen Richtungen versperrt. Bis zum Ort Vars haben mich alle Münchner überholt. Die letzten Kilometer vor dem Ort werden flacher und es folgt sogar eine längere Abfahrt. Jetzt aber beginnt leichter Regen. Bis zum nächsten Ort, Saint Marie de Vars, wird der Regen immer stärker. Die Zeit zwischen 11.00 Uhr und 11.30 verbringe ich in einer Bushaltestelle am Ortsausgang.

Dann wird der Regen wieder schwächer. Die Steigung nimmt nun wieder auf 8% zu. Im letzten Ort, in Les Claux, einem Wintersportort, wärme ich mich in einem Geschäft auf. Noch im Ort nimmt die Steigung auf 12% zu. Kurze Zeit später wird es aber wieder flacher. Die Wolken drücken sich an den Berghängen vorbei.

Der Col de Vars ist ein langgestreckter Sattel. Kurz vor der Paßhöhe steht wieder ein Refuge Napoléon an einem flachen See, das auf eine Stiftung Napoléons zurückgeht. Dann geht es an sanften Wiesenbuckeln mit 10% aufwärts zum Paß. Der Regen ist nur noch sehr leicht. Oben angekommen sehe ich gerade noch, wie die Münchner ihren VW-Bus mit den Fahrrädern beladen. Scheinbar ist ihnen heute der Spaß am Fahren vergangen.

Ich mache auch nur eine kurze Pause von 12.30 bis 12.45 Uhr. In 2111 Metern Höhe ist es bei diesem Wetter doch schon sehr kalt. Ich ziehe meine Winterhandschuhe an und beginne dann die Abfahrt. Die Straße ist nun schlechter als auf der anderen Seite. Auch ist das erste Stück sehr steil. In St. Raul wird die Ubaye überschritten. Dann fährt man in einen 200 Meter langen unbeleuchteten Tunnel ein.

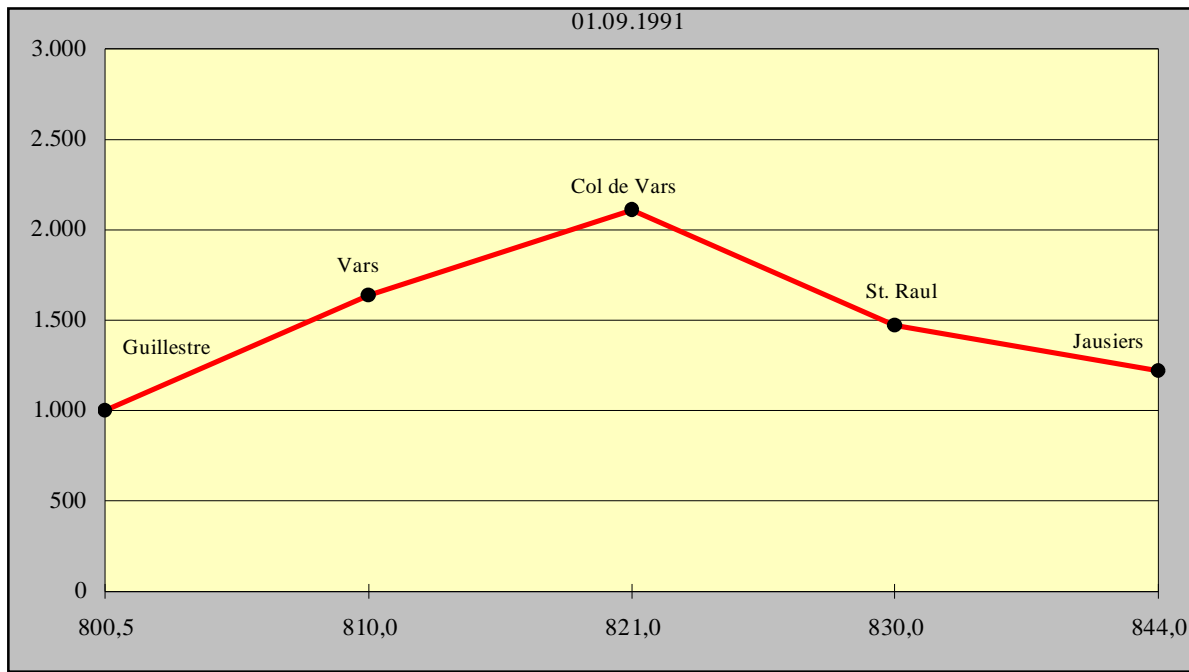
Das Tal wird nun sehr eng. Die Felsen wölben sich oftmals wie ein Dach über mir zusammen. Diese Schlucht von Pas de la Reyssole ist etwa 5 km lang. Mit der Einfahrt in die Schlucht ist auch der obligatorische starke Gegenwind wieder da. Weil meine Kleidung immer noch sehr feucht ist, wird es mir auch entsprechend kalt. In Gleizolles trifft eine weitere Straße aus Italien auf meine Route. Nun nimmt das Gefälle doch merklich ab. Auch treten die Felswände weiter von der Straße weg.

Nach weiteren 7 km erreiche ich dann das heutige Etappenziel Jausiers (1.220 m) um 13.30 Uhr. Der alte Ortskern sieht ziemlich trist aus. Deshalb suche ich mir auch dort kein Zimmer. Kurz hinter der Abfahrt zum Col de la Bonette finde ich dann das Motel

des Neiges. Dort bekomme ich ein Zimmer in einer Blockhütte. Das Fahrrad stelle ich auf die Terrasse. Als erstes nehme ich ein heißes Bad. Später unternehme ich dann einen Spaziergang in den Ortskern, um mir einen neuen Diafilm zu kaufen.

Auch heute sprechen der Hauswirt und die Bedienung weder Englisch noch Deutsch. So bestelle ich am Abend wieder auf gut Glück. Das Essen schmeckt sehr gut, aber ich weiß nicht so genau, was es ist. Gegen Abend wird das Wetter besser. Das läßt für den nächsten Tag hoffen.

km: 43,52  
Ø 14,4  
Zeit: 3:44 Stunden  
ges: 844 km



Montag, 02.09.91

Schon vor dem Frühstück überprüfe ich mein Fahrrad und packe, soweit wie möglich, alles zusammen. Der Himmel ist stark bewölkt. Zeitweise scheint die Sonne. Im Frühstückszimmer bin ich der erste Gast.

Um 8.40 Uhr beginne ich dann den letzten großen Anstieg zum höchsten Paß der Alpen. Die Straße wird schon am Ortsrand schmaler und die Steigung setzt unvermittelt ein. Über eine Kehregruppe verlasse ich das Tal von Jausiers. Die Berge rundum sind nicht mehr so schroff wie noch vor einigen Tagen. So kann man auch kaum vermuten, was heute noch zu erwarten ist. Die höchsten Erhebungen sind noch nicht einmal 2900 Meter hoch.

Nach der Kehregruppe wird Lans le Villard, der letzte Ort des Tales, umfahren. Das Tal wird nun enger. Dann wird auch die Straße schlechter und viel enger, und es folgt eine weitere Kehregruppe mit Steigungen um 12%. Es muß eine vorstehende Felswand umfahren werden. Darauf folgt ein weiteres Hochtal. Hier ist es schon bedeutend öder.

Die Steigung nimmt nun wieder auf 10% ab. Das Chalet Halte 2000 erreicht man nach etwa 10 km. Oberhalb des Gebäudes folgt eine weitere Kehregruppe über einen karg bewachsenen Geröllhang, der über eine weitere Talstufe leitet. Dann kommt sogar eine kurze Abfahrt, mit der für kurze Zeit die Talseite gewechselt wird. Man muß einen See umfahren, um dann zu einer erneuten Talstufe zu gelangen.

Mittlerweile ist die Umgebung schon sehr karg geworden. Heute sind sehr viele Radfahrer unterwegs. Der Himmel ist bedeckt und zeitweise sind die Bergkämme von Wolken umgeben. Bisher kann ich noch nicht erkennen, wo ich den Berg überschreiten will. Autos fahren hier sehr selten.

Nach dieser erneuten Kehregruppe befindet man sich in einem Talkessel. Es folgt ein längeres flacheres Stück, und der Talkessel wird, wie in einer Steilkurve, durchfahren. Am Schluß verläßt man ihn in der gleichen Richtung aus der man gekommen ist, nur etwas höher und auf der anderen Bachseite. Dann setzt die Steigung erneut mit 12% ein. Über enge Kurven, die eine ganze Zeit lang anhalten, gelangt man dann zum verfallenen Fort von Restefond. Auch hier läßt die Steigung noch nicht nach.

Oberhalb der Gebäude kann man im schwarzen Geröllhang die sich immer höher ziehende Straße erkennen, die dann hinter einem Berg verschwindet. Hier, in über 2600 Metern Höhe, merkt man die dünnere Luft doch schon ganz gut. Als ich den Punkt erreiche, an dem die Straße eben meinen Blicken verloren ging, bietet sich ein überragender Anblick.

Nach Westen hin habe ich jetzt den höchsten Punkt überschritten. Von hier führt ein schmaler Weg genau nach Süden ins Tal. Über ihn kann man, die nun noch folgende Steigung, umgehen. Meine Straße aber knickt scharf nach Osten ab und steigt weiter an. Nach weiteren Metern erreiche ich einen schmalen Grat. Hier befindet sich auch der Restefond-Paß, der aber nur noch von Fußgängern begangen werden kann.

Im ganzen Grat, der sich hier von Norden nach Süden zieht, sind alte Stellungen eingegraben. Ich folge nun knapp unterhalb des Grates der Straße nach Süden. Sie ist nun nur noch einspurig und teilweise liegt auch viel Schiefergestein darauf. Die wenigen Leitplanken geben nur einen rein optischen Halt. Teilweise sind sie vom Sturm und Geröll total verbogen und aus den Verankerungen gerissen.

Von hier aus hat man auch die Cime de la Bonette direkt im Blickfeld nach Süden. Die Bergkuppe ist zeitweise in Wolken. Nach wenigen hundert Metern folgt der Durchbruch durch den Grat, der Col de la Bonette (2710 m). Der Durchbruch ist nur etwa 10-15 Meter lang. Auf der anderen Seite verläuft die Straße nach Nizza genauso am Grat entlang, nur entgegengesetzt.

Aber es wird sich nach Möglichkeit niemand die Chance entgehen lassen, dem Grat noch weiter nach Süden zu folgen. Die Straße wird nun noch schmaler und ist auch nur noch eine Einbahnstraße. Die Steigung nimmt wieder auf 12% zu. Ich kann immer nur noch wenige hundert Meter fahren und muß dann pausieren. Nach zwei Kilometern erreiche ich dann, am südlichsten Punkt der Bonetteschleife, den höchsten Punkt der Straße mit 2802 Metern (12.20 Uhr).

Hier genieße ich die leider immer schlechter werdende Aussicht. Von hier führt ein kurzer Fußweg zum Gipfel (2862 m). Ihm folge ich einige Meter, um noch besser sehen zu können. Die Wolken rücken nun aber immer näher und so beschließe ich, die Talfahrt zu beginnen. Bis nach Nizza, dem heutigen Ziel, sind es ja noch über 130 km.

Wieder am Fahrrad angelangt, fallen erste Regentropfen. Aus dem Südosten kommen tiefhängende Regenwolken. Ich folge der Schleife nun weiter, wieder in Richtung Norden, zurück zum Col de la Bonette. Von hier aus nimmt die Straße dann eine weite Schleife nach Osten über den Col des Granges Communes. Hier halte ich trotz leichten Regens an, um die Aussicht nach Norden und nach Süden zu genießen.

Da ich mich noch in über 2500 Metern Höhe befinde, wird es bei anhaltendem Regen nun empfindlich kalt. Ich ziehe ein zweites Paar Handschuhe an und die Jacke schnüre ich so gut wie möglich zu. Trotzdem wird es mir bitter kalt bei der weiter folgenden Abfahrt. Zeitweise erreicht die Straße ein Gefälle von 14%. Die nasse Straße erfordert höchste Aufmerksamkeit.

Nach einigen Kilometern fährt man mitten durch ein kleines Bergdorf. Viele Häuser sind schon verfallen. Überall sieht man noch Spuren von kriegerischen Auseinandersetzungen. An den meisten Häusern sieht man Einschußlöcher. Kein einziges Haus ist mehr bewohnt. Das gibt dem Ort einen ganz gespenstischen Charakter.

Kurz vor dem ersten bewohnten Ort gibt es ein kleines Restaurant. Hier mache ich eine längere Pause, um mich aufzuwärmen. Als der Regen wieder etwas weniger wird, beschließe ich weiterzufahren. Das Gefälle wird nun weniger. Trotzdem geht die Fahrt recht zügig voran. Nach einiger Zeit hört der Regen ganz auf.

Zuerst hatte ich vorgehabt, wegen des schlechten Wetters, in St. Étienne de Tinée (14.00 Uhr) zu übernachten. Aber der Ort gefällt mir überhaupt nicht. Mittlerweile wird es aber wesentlich wärmer und die Sonne läßt sich sogar zeitweise sehen. So fahre ich immer weiter nach Süden.

Das Tal wird nun wieder enger und zeitweise schluchtartig. Eine Besonderheit des Tals ist der immer roter werdende Schiefer. Zum Schluß ist er karminrot bis lila. Danach nimmt er wieder die gewöhnliche schwarze Farbe an.

Nachdem ich Isola durchfahren habe folgt die längste Schlucht, die ich jemals gesehen habe. Auf etwa 45 Kilometern fahre ich in einer Schlucht, die immer enger wird. Am Schluß ist sie nur noch wenige Meter breit und die Felsen steigen beidseitig mehrere hundert Meter in die Höhe. Hier habe ich auch leichten Steinschlag und ich beeile mich, um so schnell wie möglich aus der Schlucht heraus zu kommen.

Auf den letzten Kilometer wird aus dem immer stärker werdenden Gegenwind ein richtiger Sturm. Andauernd habe ich Sand in den Augen und zwischen den Zähnen.

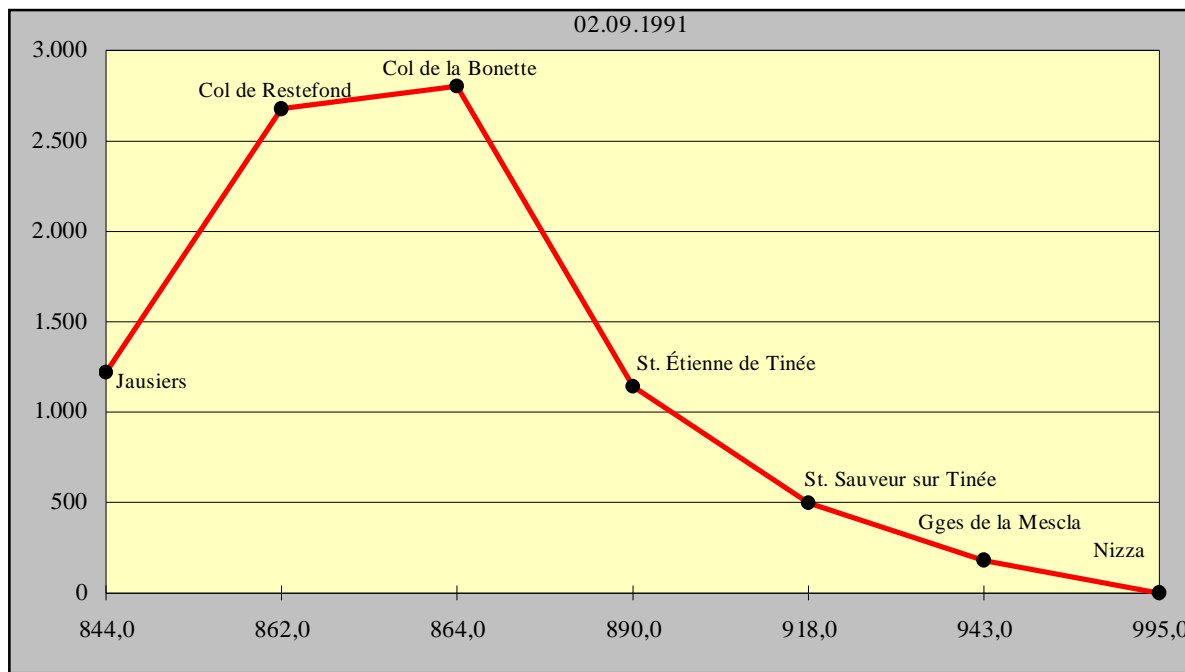
Kurz vor dem Ende der Schlucht kommt die Hauptstraße von Gap nach Nizza hinzu. Es bildet sich leichter Lkw-Kolonnenverkehr, der aber noch gut zu ertragen ist. Dann öffnet sich das Tal. In Plan du Var lege ich eine längere Pause ein um mich zu erfrischen. Dann nehme ich die letzten Kilometer nach Nizza in Angriff.

Es wird nun immer wärmer, um nicht zu sagen, richtig heiß. Die Straße wird immer verkehrsreicher. Bald ist sie dreispurig, und dann auch vierspurig. In Carros ergibt sich endlich die Möglichkeit, um auf die westliche Seite der Vars zu wechseln. Dort ist die Straße zwar wesentlich schmaler, aber es gibt auch weniger Verkehr.

Bald danach erreiche ich die Vororte von Nizza. Leider ist der Flughafen nur über die Autobahn ausgeschildert. So verfare ich mich etliche Male. Um 17.50 Uhr bin ich dann endlich im Flughafengebäude. Am Schalter von Air France wird mir dann gesagt, daß am nächsten Morgen ein Flug nach Mahón auf Menorca geht.

Dann mache ich mich auf Zimmersuche. Auf der anderen Seite der sechsspurigen Uferstraße, gegenüber vom Flugplatz, bekomme ich dann ein gutes Zimmer (18.30 Uhr). Nach dem Duschen esse ich dann im Hotel. Danach unternehme ich noch einen kurzen Spaziergang in der wunderschönen Sommernacht. Das Fahrrad kann ich in der Tiefgarage abstellen.

km: 151,05  
Ø 18,3  
Zeit: 10:50 Stunden  
ges: 995 km



Dienstag, 03.09.91

Um 8.00 Uhr frühstücke ich im Hotel. Das Frühstück ist genauso gut wie das Abendessen. Danach gehe ich zum Flugplatz, um den Flug nach Menorca zu buchen. Zuerst frage ich am Schalter von Iberia. Von dort wird aber an diesem Tag kein Flug durchgeführt. Daraufhin buche ich bei Air France.

Heute ist es sehr warm, und die Sonne scheint unablässig. Danach gehe ich zurück zum Hotel, um mich umzuziehen und mein Fahrrad flugfertig zu machen. Ab 10.30 Uhr bin ich dann wieder auf dem Flughafen. Als erstes will ich mein Gepäck und das Fahrrad aufgeben. Als ich an die Reihe komme erklärt mir die Schalterbeamtin, daß mein Flug erst morgen sei. Daraufhin muß ich wieder zurück zur Air France, um den Fehler zu beheben.

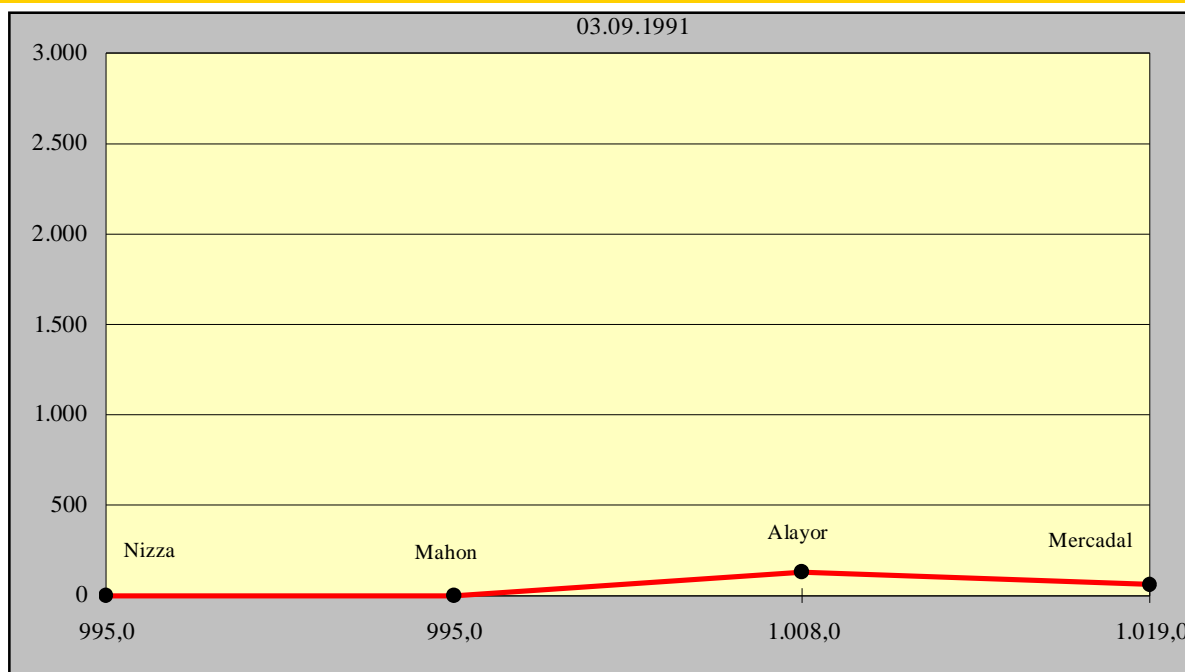
Dann klappt alles reibungslos. Der Abflug ist um 12.30 Uhr mit einer Boing 767. Die Bewirtung bei den Franzosen ist erstklassig. Nach der Zwischenlandung in Barcelona und einem erneuten Check-In bei Aviaco, starte ich um 15.35 Uhr in Richtung Maó (Mahón). Der Flug mit dieser Fluggesellschaft und der Boing 737 ist um einiges schlechter. Um 16.45 habe ich mein Fahrrad und das Gepäck wieder startklar.

Eigentlich will ich heute nicht mehr weit fahren. Ich radle direkt auf die C 721. Als ersten Ort auf Menorca erreiche ich Alayor. Dort frage ich in einem Rent a Car nach einem Hotel. Der freundliche Angestellte erklärt mir, daß in Alayor keine Zimmer zu bekommen sind. Er hat aber einen Bekannten in Mercadal, dem nächsten Ort, der Zimmer vermietet.

Also mache ich mich auf den Weg nach Mercadal. Nach einigem Nachfragen finde ich dann das Haus. Hier werde ich freundlich aufgenommen. Das Fahrrad stelle ich in einem Schuppen ab. Nachdem ich mich geduscht habe, unternehme ich noch einen Spaziergang durch und um den Ort. Hier gefällt es mir sehr gut. Es befinden sich so gut wie keine Touristen mehr hier. Den Abend verbringe ich im Hotel, wo ich auch sehr gut zu Abend esse.

km: 24,02  
Ø 20,8  
Zeit: 11:05 Stunden  
ges: 1.019 km





Mittwoch, 04.09.91

Auch heute sind kaum Wolken am Himmel, und es ist sehr warm. Um 8.40 verlasse ich Mercadal, einen weiteren Ort, der mir sehr gut in Erinnerung bleiben wird. Ich habe für den heutigen Tag eine Fährfahrt von Ciadadela nach Alcudia auf Mallorca geplant.

Um 10.00 Uhr erreiche ich Ciadadela. Diese Stadt liegt genau auf der gegenüberliegenden Seite von Maó. Die beiden Städte sind durch die einzige "Hauptstraße" der Insel verbunden. Die Straße verläuft ständig aufsteigend und abfallend mitten über die gesamte Insel. Verkehr gibt es kaum.

Ciadadela ist eine interessante Stadt. Nur im Stadtzentrum ist viel Verkehr. Von der Plaza aus geht eine steile Straße einige Meter abwärts zum einzigartigen Hafen. Der Hafen ist nur wenige Meter breit, dafür aber etwa einen Kilometer lang, vergleichbar mit einem nur wenige Meter tief eingeschnittenen Fjord.

Leider finde ich hier keine Fährverbindung. Nach einigem Nachfragen wird mir erklärt, daß keine Fähren mehr fahren, da die Touristen schon alle weg sind. Es bleibt mir keine andere Möglichkeit, als den Weg zurück zum Flughafen anzutreten.

Den Flughafen erreiche ich um 12.30 Uhr (70 km). Dort buche ich den nächsten Flug um 15.35 Uhr nach Palma de Mallorca, wieder bei Aviaco. Heute wird mir dann das schönste Fluggerät geboten. Eine alte DC 8. Der Pilot ist gerade eine Anzeigetafel an der Decke mit einem großen Schraubenzieher am bearbeiten. Dabei biegt sich der ganze Himmel in der Pilotenkanzel. Das steigert das Vertrauen in diese Fluggesellschaft enorm.

Trotzdem erreiche ich Palma wohlbehalten um 16.00 Uhr. Mit großem Erstaunen, nicht nur meinerseits, kommt mir mein Fahrrad über das Förderband entgegen. Bisher wurde es immer durch einen Seiteneingang hereingeschoben. Aber auch hier erhielt ich es ohne Beschädigungen zurück.

Gegen 16.45 Uhr verlasse ich dann das Flughafengelände. Der Flughafen verfügt nur über einen Autobahnanschluß. Doch aus einem speziellen Fahrradreiseführer hatte ich die Information, daß ein schmaler, geteilter Weg vom Flughafen wegführt. So gelingt es mir, daß ich zum Glück nicht auf die Autobahn muß. Außerdem habe ich geplant Palma zu umfahren. So gelingt es mir in 75 Minuten, ganze 7 km Luftlinie, zu überwinden. Hier habe ich mich das einzige Mal auf meiner ganzen Tour total verfahren. Zeitweise befinde ich mich in einem Olivenhain auf ganz schlechtem Weg und auch sonst klappt fast überhaupt nichts.

Um 18.00 Uhr erreiche ich endlich die Abfahrt von Palma in Richtung Sóller. Die Straße führt nun über 9 km leicht ansteigend absolut gerade aus. Das ist Radfahren zum Abgewöhnen. Zum Glück läßt der starke Feierabendverkehr sehr schnell nach. Endlich erreiche ich den Anstieg zum Paß Col de Sóller. Von hier aus führt eine steile und überaus windungsreiche Straße zur Paßhöhe in 496 Metern Höhe (19.15 Uhr). Dann folgt eine steile Abfahrt hinab nach Sóller, meinem Ziel. Es beginnt nun leicht zu regnen. Die Straße wird durch Reifenabrieb in den engen Kurven ziemlich glitschig. Kurz vor einer engen Harnadelkurve versuche ich zu bremsen. Leider ist auf der Straße eine Ölspur. So kommt es zum einzigen Sturz. In dem Moment, als ich die Bremsen betätige, blockieren beide Räder, und der Fall folgt unausweichlich.

Zum Glück ist mir so gut wie nicht passiert. Auch das Fahrrad hat keine Schäden. Nur meine Kleider und der Rucksack sind durch das Öl ziemlich schwarz. Am Ellenbogen habe ich leichte Schürfwunden. Tage später bildet sich am linken Oberschenkel ein größerer Bluterguß. Die Straße ist so glatt, daß anhaltende Autos nicht mehr von der Stelle kommen und einige Meter Anlauf benötigen.



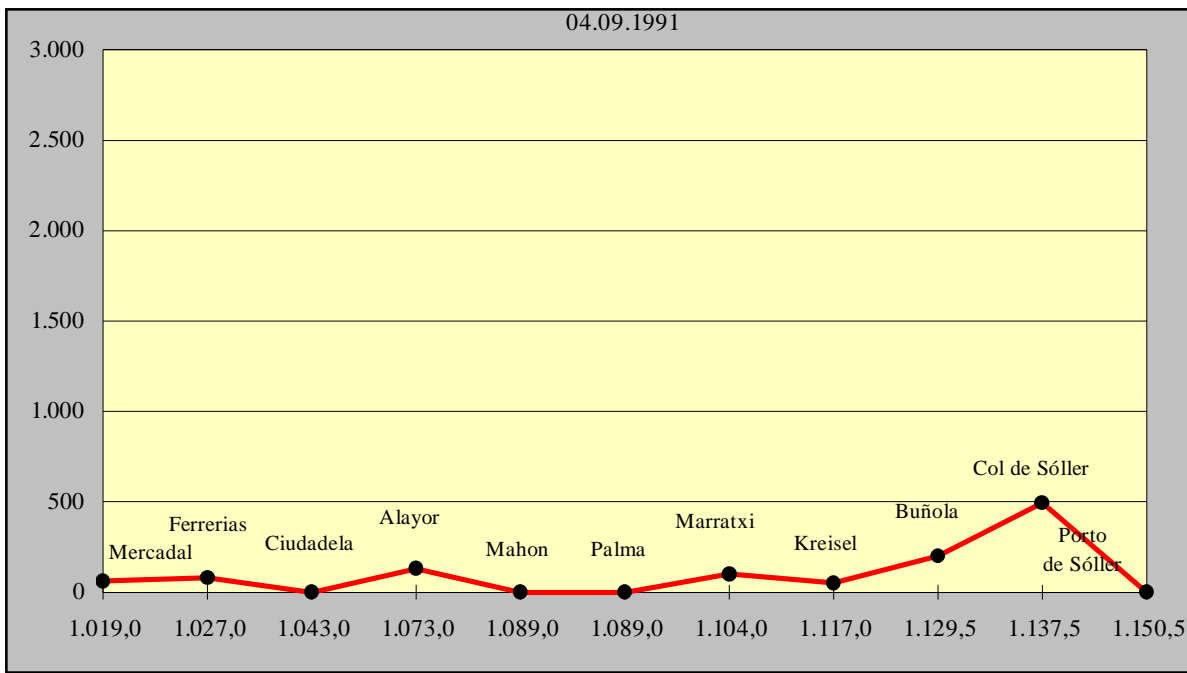


Um 19.40 Uhr erreiche ich Sóller. Dort fahre ich zuerst zu einem Brunnen am Bahnhof, um mich ausgiebig zu waschen. Dann fahre ich weiter zur Familie von Pablo, der 1987 bei uns zu Gast war. Dort werde ich von der Mutter des Hauses herzlich willkommen geheißen und direkt zum Abendessen eingeladen. Die Tochter spricht mittlerweile ganz gut Deutsch und so kann ich mich auch gut unterhalten. Die Mutter und auch der Vater sprechen nur Mallorquin und Spanisch.

Später am Abend trifft auch Pablo von der Arbeit ein. Von dort rufe ich auch eine Deutsche an, die mir ein Zimmer in einem Hotel im Hafen von Port de Sóller besorgt hat. Nach einem sehr guten Abendessen erreiche ich dann um 22.50 Uhr, nach weiteren 4 km Fahrt, das Hotel. Dort werde ich vom Nachtportier empfangen. Er zeigt mir das einfache Zimmer. Dusche und Toilette muß ich mit einem weiteren Einzelzimmer teilen.

Zuerst hatte ich geplant, in einem anderen, mir bekannten Hotel, zu wohnen. Im Spätsommer sind dieses Jahr aber ungewöhnlicher Weise alle Zimmer belegt, und die Deutsche hat mit viel Mühe dieses Zimmer für mich gefunden und reserviert. Zuerst bin ich etwas enttäuscht von diesem Zimmer. Nachdem ich aber festgestellt habe, daß die Zimmer sehr sauber sind und die vermietende Familie sehr freundlich ist, gefällt es mir hier um so besser. Nachdem ich mich geduscht habe, unternehme ich noch einen Spaziergang in den Hafen. Um diese Zeit treffe ich aber keine Bekannten mehr. Nach einem Drink an der Hotelbar falle ich dann in einen guten und tiefen Schlaf.

km: 131  
 Ø 20,3  
 Zeit: 11:05 Stunden  
 ges: 1.150 km



Donnerstag, 05.09.91

Am Morgen fahre ich mit der alten Straßenbahn nach Sóller. Dort treffe ich in der Markthalle viele Bekannte. Für den Abend werde ich von Eugenia zum Essen und Tischtennispielen eingeladen. Am späten Abend lerne ich noch Flamen im Hotel kennen.

Freitag, 06.09.91

Den Morgen verbringe ich im Hafen. Mittags treffe ich mich mit Aina in einem Café am Hafen. Am späten Nachmittag wollte ich eigentlich zu Frau Brenscheid, leider gibt es aber ein überaus starkes Gewitter mit einem starken Wolkenbruch, der alle Planungen über den Haufen wirft. Erst am späten Abend kann man wieder ins Freie gehen.

Samstag, 07.09.91

Nach dem Frühstück fahre ich mit der Bahn zum Mercado. Dort treffe ich den Leiter der Tanzgruppe, Xesc und die Familie. Danach besuche ich Pep in einem Geschäft. Aina verabschiedet sich dort gerade von allen Bekannten, um nach Deutschland zu fliegen.

Dann gehe ich zu Pablo. Er liegt noch im Bett (13.00 Uhr). Um 14.00 Uhr stößt Toni zu uns. Wir "frühstücken" gemeinsam. Danach fahren wir in den Hafen bis 16.00 Uhr. Dann hat Pablo eine Musikstunde mit einem Schüler. Von 18.00 Uhr bis 20.00 Uhr treffen wir uns wieder in einer Bar. Für 22.30 haben wir uns wieder verabredet, um nach Fornalutx, zu einem Dorffest zu fahren. Um 23.15 Uhr, ("spanish Time"), geht's dann los.

Bis morgens um 5.00 Uhr halten wir durch. Alle zwei Stunden beginnt eine neue Gruppe mitten im Ort zu spielen. Fornalutx wird als der schönste Ort Spaniens bezeichnet. Ich selbst habe nie ein schöneres und saubereres Dorf gesehen, umgeben von hohen Bergen, am Ende eines Tales. Meine Freunde kommen in dieser Nacht überhaupt nicht mehr ins Bett. Pablo fährt direkt zur Arbeit.

Sonntag, 08.09.91

Nachdem ich das Frühstück verschlafen habe, fahre ich mit dem Fahrrad zur Plaza nach Sóller. Bei Frau Brenscheid bin ich zweimal vergeblich gewesen. Den Nachmittag verbringe ich meist halb schlafend im Hafen. Am Abend treffe ich mich mit Frau Brenscheid, die den ganzen Tag Feigen gepflückt hat. Am späten Abend finde ich mich wieder an der Hotelbar.

Montag, 09.09.91

Am Vorabend habe ich einige Adressen von Reisebüros erhalten. Daraufhin rufe ich einen Deutschen in Paguera an. Hier bekomme ich ein Flugticket. Ich suche mir einen Mietwagen für den nächsten Tag, um das Ticket zu holen. Bei der vierten Adresse habe ich Glück. Den Rest des Tages verbringe ich meist am Strand und im Hafen.

Dienstag, 10.09.91

Um 9.00 Uhr gehe ich zum Rent a Car "Alpha Jet". Um 10.00 Uhr habe ich dann den Corsa, nach einigen Anfangsproblemen (akuter Spritmangel), startklar. Nach Paguera fahre ich über den Col de Sóller in Richtung Palma, dann über die Autobahn. Das Ticket kostet mich 250,-- DM. Ich möchte nicht wissen, was Herr Hohmann an mir noch verdient hat.

Danach fahre ich nach Sant Elm (San Telmo). Heute ist ein wunderschön warmer Tag und die Sicht ist auch sehr gut. Danach fahre ich über die steile Uferstraße weiter in Richtung Valdemosa. Hier lege ich eine Pause im Ort von Chopin und George Sand ein.

Dann geht's weiter in Richtung Sóller. Da es noch früh am Nachmittag ist durchquere ich den Ort und fahre über die Berge nach La Calobra, einer schmalen Schlucht am Meer. Um 19.00 Uhr bin ich dann zurück in meinem Hotel.

Um 21.00 Uhr treffe ich mich mit Xesc. Heute Abend hat die Tanzgruppe einen Auftritt im Hotel Paradies (Es Moli). Um Mitternacht sind wir wieder in Port de Sóller.

Mittwoch, 11.09.91

Für heute habe ich wieder eine Radtour geplant. Es ist ganz leicht bewölkt und am frühen Morgen schon sehr warm. Um 9.10 Uhr verlasse ich das Hotel. Nach zügiger Fahrt mit noch einigen Radfahrern, erreiche ich um 10.05 den Col de Sóller. Von dort geht es abwärts bis Buñola (180 m). Ab hier steigt die Straße über die verlassenste Straße der ganzen Tour wieder an. Ich befinde mich in einem Tal, umgeben von hohen Dolomitfelsen. Die Straße ist sehr schmal und so gut wie nicht befahren.

Die Straße steigt nun an zum Col de Hono (530 m). Danach geht es wieder abwärts in das Talbecken von Orient. Auch nach Orient wird es nicht belebter. Am Ende des Tales geht's dann nach Süden in Richtung Llanura del Centro, des heißen Inlandes von Mallorca. Diese Gebiet streife ich zum Glück nur am nördlichen Rand. Nördlich von Inca, das ich umfahren kann, fahre ich dann wieder in die Berge, die Sierra del Norte.

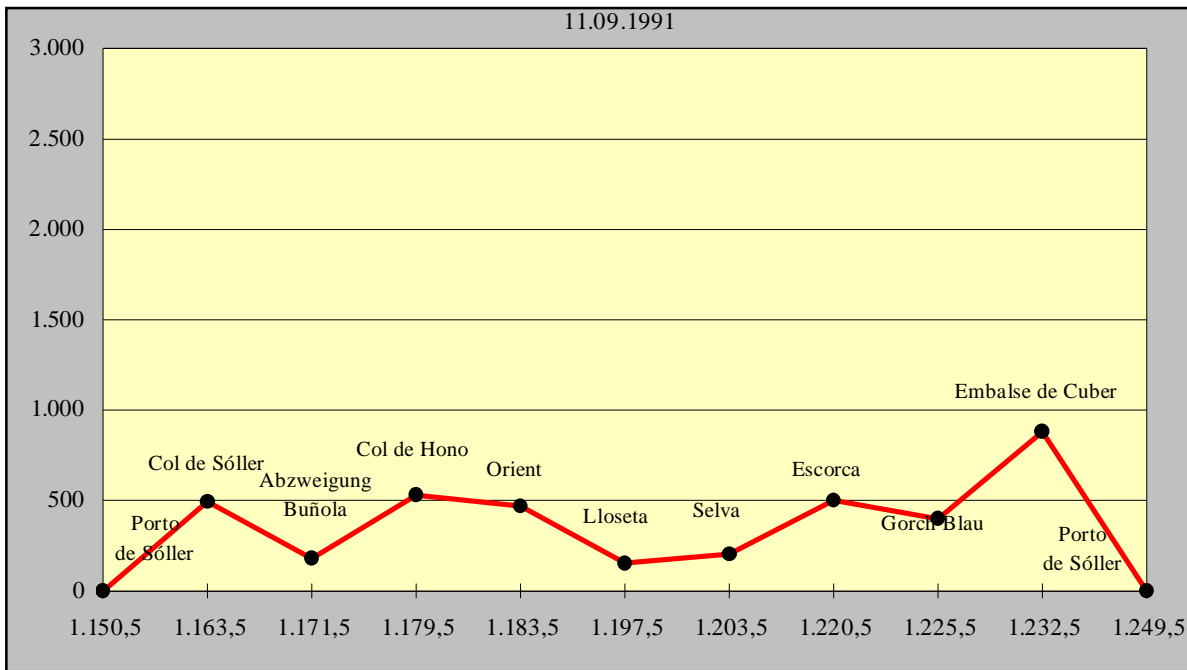
Um 11.45 erreiche ich Caimari, am südlichen Rand des Gebirges. Die Straße steigt nun wieder steil an. Oberhalb von Kloster Lluch mache ich eine Pause an einem Aussichtspunkt. Von dort hat man eine wunderbare Sicht in die Schlucht des Torrente de Pareys, der größten und tiefsten Schlucht Mallorcas. Hier treffe ich auch einige Deutsche. Sie sehen mich ziemlich verwundert an und können nicht verstehen, wie man hierher mit einem Fahrrad fahren kann.

Jetzt folgt eine kurze Abfahrt und ein längerer Tunnel. Unvermittelt befindet man sich an einem Stausee, dem Embalse de Gorg Blau, der große Teile Mallorcas mit Trinkwasser versorgt. Ab hier steigt die Straße wieder stärker an. Nach einigen Kilometer folgt ein weiterer Stausee, der Embalse de Cuber, und eine Kaserne. Am westlichen Ende des Sees folgt ein Scheiteltunnel in etwa 850 Meter Höhe. Am Ende des Tunnels sieht man einer total veränderten Landschaft entgegen. Kurz vorher bin ich noch in einem Hochtal gewesen und nun bin ich am oberen Rand eines tiefen Tales, des Talkessels von Sóller. Es trennen mich aber noch etwa 20 km von Sóller (14.45 Uhr)

Nach einer steilen Abfahrt bin ich um 15.15 Uhr bei Frau Brenscheid. Bei ihr bedanke ich mich für den Tip mit dem Flug und verabschiede mich von ihr. Sie fliegt am nächsten Tag zu ihrer Mutter nach Deutschland. Zu guter Letzt gibt sie mir noch viele Äpfel, Zitronen und Apfelsinen aus dem eigenen Garten mit.

Gegen Abend gehe ich noch ins Meer schwimmen. Danach esse ich im Hafen und verbringe den Rest des Abends mit den Belgiern im Hotel.

km: 98,83  
Ø 18.5  
Zeit: 6:05 Stunden  
ges: 1.249 km



Donnerstag, 12.09.91

In der Nacht war ein Gewitter mit starkem Sturm. Am Morgen scheint die Sonne wieder, aber es sind noch einige Wolken am Himmel. Für heute habe ich einen Besuch bei Pablo geplant, der auf der Sierra de Alfalbia, einem über 1000 Meter hohen Berggrücken über Sóller, die Feuerwache macht. Pablo hat mich zum Mittagessen eingeladen.

Um 10.20 Uhr verlasse ich das Hotel. Nach 46 Minuten (Ø 15,1) erreiche ich schon den Col de Sóller, verfolgt von meinem Freund Pep, mit seinem Auto. Von hier aus geht es etwa einen Kilometer abwärts. Dann geht es links ab auf eine gesperrte Straße. Nach wenigen Metern auf der nun überaus steil ansteigenden Straße überholt mich ein kleiner LKW. Einige Meter später muß er wegen eines entgegenkommenden Pkws anhalten.

Der LKW-Fahrer sagt mir auf spanisch, daß eine Weiterfahrt für mich verboten ist, und ich erkläre ihm auf "spanisch", daß ich oben auf dem Berg eingeladen bin. Nach längerer Debatte erlaubt er mir die Weiterfahrt. Die Straße verläuft einspurig, sehr eng am Berg. Ich schätze die Steigung auf etwa 20%. Noch nie bin ich auf solch einer Straße gefahren. Erschwerend kommt noch hinzu, daß über große Strecken die durchgehend geteerte Straße von feinem Geröll und Sand bedeckt ist, auf dem andauernd die Reifen durchdrehen.

Nach vielen Serpentinaen und engen Felsdurchbrüchen öffnet sich der Blick ins wunderschöne Tal von Sóller. Von Osten nähert sich ein Gewitter. Nach 1 Stunde und 46 Minuten bin ich dann auf dem Gipfel des Berges. Zuerst passiere ich ein verschlossenes Tor der spanischen Fernsehgesellschaft. Etwa 200 Meter weiter steht ein weiteres Gebäude, umgeben von einem hohen Zaun und geschützt durch ein doppeltes, unverschlossenes Tor. Ich fahre also durch diese Tore und sehe das Auto meines Freundes, aber leider keine Personen.

Zu meiner Rechten steht ein altes Gebäude im Abhang, und auf der Linken ein neues Gebäude der staatlichen Telefonica-Gesellschaft. Ich gehe in das Gebäude, um nach Pablo zu sehen. Das erste was mir begegnet ist ein Wachhund, der mich sogleich mit seinen Zähnen an meiner Hand begrüßt. Sofort erscheinen drei Bewohner, um den Hund von mir abzuhalten. Zum Glück hat der Hund nicht zugebissen. Nach einem kurzen Gespräch in spanisch werde ich zu dem kleinen, schon leicht mitgenommenen Haus im Abhang geschickt. Dort sitzt Pablo und hält Feuerwache.

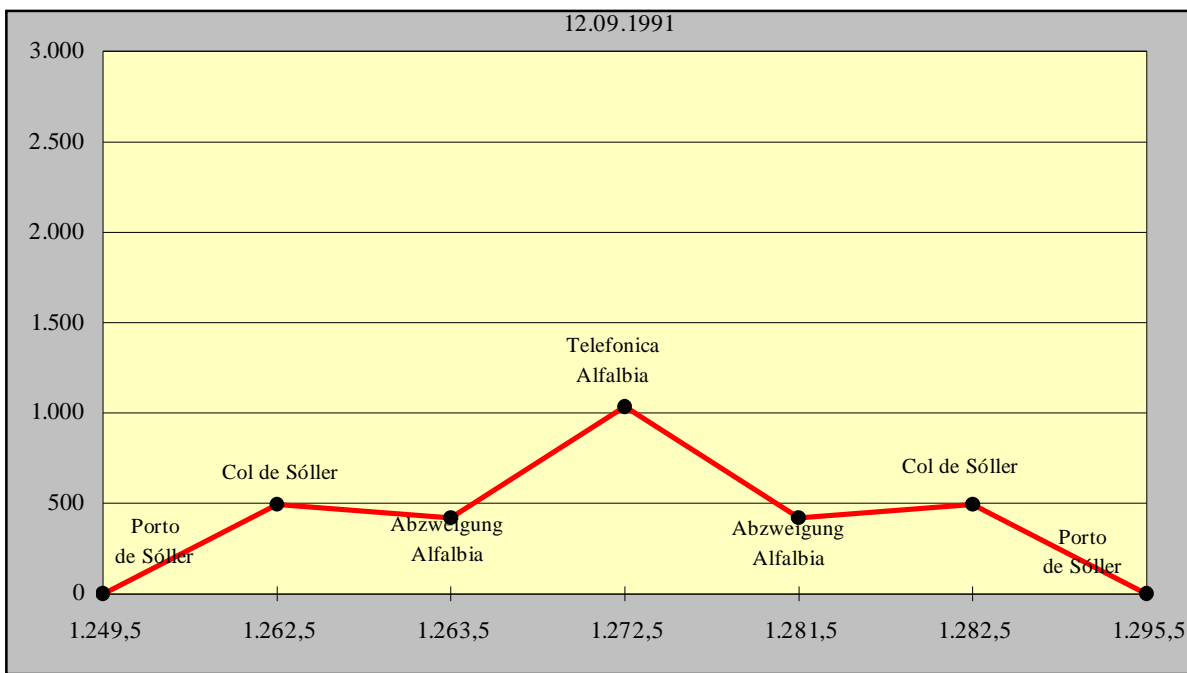
Zum Zeitvertreib hat er ein elektronisches Piano mitgenommen. Er komponiert. Er plant in ein oder zwei Jahren in die USA zu gehen, um dort Jazz zu studieren. Die heutige Feuerwache ist die vorletzte in diesem Jahr. Deshalb gehen wir kurz nach Mittag zur Telefonica und bereiten uns, mit den dort arbeitenden zwei Männern, ein Mittagessen. Mittlerweile knurrt der Hund auch nicht mehr, wenn ich ihm etwas näher komme.

Es ist schon sehr lustig, wenn man mit vier Männern versucht, ein Mittagessen zuzubereiten. Zum Glück kann uns dabei niemand zusehen. Nach dem Mittagessen legen sich alle schlafen. Nur ich und der Hund bleiben wach. Von Zeit zu Zeit gehe ich rund um die Station, um nach Rauchwolken Ausschau zu halten. Zum Glück ist nichts zu sehen. An diesem Tag hat es "nur" in der Gegend um Manacor, weit im Südosten, zwei kleine Brände gegeben. In der Zwischenzeit genieße ich die überwältigende Aussicht über fast ganz Mallorca.

Um 17.00 Uhr werden wir zu der Station gerufen. An einem PKW ist auf der Paßstraße ein Reifen geplatzt. Wir fahren hin, um den Schaden zu reparieren. Danach saßen wir wieder in der Telefonstation, um etwas zu essen und zu trinken. Dann beginne ich die Abfahrt. Ich benötige fast die gleiche Zeit wie zum Aufstieg. Ich kann kaum mehr als Schrittgeschwindigkeit fahren, wegen des überaus großen Gefälles. Im Osten hängt erneut ein Gewitter, das mich aber nicht behindert.

Um 19.40 Uhr erreiche mein Hotel. Am Abend gehe ich in eine Pizzeria am Hafen. Danach sitze ich wieder mit den Belgiern bis spät in die Nacht vor dem Hotel. In der Nacht gibt es wieder ein Gewitter.

km: 46,10  
 Ø 15,5  
 Zeit: 9,29 Stunden  
 ges: 1.295 km



Freitag, 13.09.91

Nach den Gewittern in der Nacht gibt es auch am Morgen ein weiteres Gewitter. Anschließend unternehme ich eine Wanderung zum Leuchtturm, auf der linken Seite der Bucht von Port de Sóller. Es ist sehr heiß und schwül. Ich habe mich auf eine Erfrischung am Turm gefreut. Leider steht das Gasthaus zum Verkauf und es gibt nichts außer sengender Sonne. Gegen Mittag kehre ich zurück. Am Nachmittag gibt es wieder ein Gewitter.

Anschließend schlafe ich kurz. Am Abend gehe ich in das Restaurant von Toni's Vater essen. Leider ist Toni schon weg. Danach besuche ich Bartolo, den Mann von Frau Brenscheid. Er ist Nachtportier im Hotel Portosóller. Er versucht mir eine Busfahrt für Sonntagmorgen zum Flughafen zu besorgen. Dann bin ich wieder im Hotel.

Samstag, 14.09.91

Um 8.00 Uhr sitze ich schon am Frühstückstisch. Kurze Zeit später kommt auch schon Bartolo wegen der Busfahrt. Bis mittags habe ich auch noch die scheinbar letzten Probleme wegen des Fahrradtransports geklärt. Kurz nach Mittag fahre ich mit dem Fahrrad die 4 Kilometer nach Sóller. Dort treffe ich mich mit der Familie von Eugenia. Ich werde zum Essen eingeladen und bekomme einige typische mallorquinische Geschenke. Dann verabschiede ich mich. Gegen Abend gehe ich nochmals in der Bucht schwimmen. Um 20.00 Uhr bin ich bei Pablos Familie eingeladen. Es gibt Paella und den Kinofilm Mozart auf Spanisch.

Nach Mitternacht fahre ich dann zurück zum Hotel. Nachdem ich noch kurz in der Bar war, muß ich leider noch packen.



Sonntag, 15.09.91

Um 4.30 Uhr morgens stehe ich auf. Um 5.30 Uhr verlasse ich das Hotel und fahre um die Bucht zum Hotel Portosóller, das steil am Berg liegt. Dort treffe ich Bartolo und verabschiede mich von ihm. Um 5.45 Uhr kommt dann der Bus. Da der Busfahrer nur einen kleinen Bus hat, weigert er sich, mich mitzunehmen. Nach langen Gesprächen und Telefonaten erklärt er sich gegen weitere 1000 Peseten bereit, mich mitzunehmen.

Da das Fahrrad im Innenraum des Busses mitgenommen werden muß, müssen die meisten Passagiere ihre Koffer während der Paßfahrt gut festhalten. Die Mehrzahl hat sich aber mit mir solidarisch erklärt und nicht gemault. Um 9.45 Uhr startet dann meine Condor Boing 757 in Richtung Düsseldorf.

Die Bustransferprobleme waren die einzigen, fast schwerwiegenden Probleme, der ganzen Tour. Ansonsten verlief alles ohne größere Schwierigkeiten. In Erinnerung wird mir eine sehr schöne und erlebnisreiche Fahrradtour bleiben.

Mit dem Wetter habe ich überaus großes Glück gehabt. Eine Woche später hätte ich schon in den Alpen größere Schwierigkeiten bekommen. Auch mein Fahrrad hat alle Strapazen gut vertragen. Während der ganzen Zeit habe ich weder einen Platten, noch sonstige Pannen gehabt. Lediglich ein Katzenauge am linken Pedal ist irgendwann beim Treten zerbrochen und der Gepäckträger hat sich vom Gewicht des Rucksacks leicht verbogen.

Laubach, den 07.04.01

## Alpenüberquerung von Lindau nach Nizza und weiter nach Mallorca

Tag	Datum	Strecke	Anfang	Ende	Paß	km	km/tag	km ges
1.	24.08.1991	Sigmarszell - Bregenz	520	396		8,0		8,0
		Lindau - Dornbirn	395	438		21,0		29,0
		Dornbirn - Götzis	438	448		11,0		40,0
		Götzis - Schaan	448	455		26,0		66,0
		Schaan - Landquart	455	530		30,0		96,0
		Landquart - Chur	530	595		15,0		111,0
		Chur - Bonaduz	595	610		12,5		123,5
		Bonaduz - Versam	610	936		6,5		130,0
		Versam - Illanz	936	699		11,0		141,0
		Illanz - Schnaus	699	730		3,0	144,0	144,0
2.	25.08.1991	Schnaus - Disentis	730	1.142		27,0		171,0
		Disentis - Tschamut	1.142	1.667		17,0		188,0
		Tschamut - Oberalppaß	1.667	2.044	- 1-	7,0		195,0
		Oberalppaß - Andermatt	2.044	1.447		10,5		205,5
		Andermatt - Hospental	1.447	1.493		4,0	65,5	209,5
3.	26.08.1991	Hospental - Gotthardpaß	1.493	2.108	- 2-	10,0		219,5
		Gotthardpaß - Airolo	2.108	1.175		15,0		234,5
		Airolo - Ronco	1.175	1.487		11,0		245,5
		Ronco - Nufenenpaß	1.487	2.478	- 3-	15,0		260,5
		Nufenenpaß - Ulrichen	2.478	1.346		14,0	65,0	274,5
4.	27.08.1991	Ulrichen - Fiesch	1.346	1.079		20,0		294,5
		Fiesch - Brig	1.079	678		16,0		310,5
		Brig - Siders	678	534		38,0		348,5
		Siders - Sitten	534	491		16,0		364,5
		Sitten - Martigny	491	461		33,0		397,5
		Martigny - Sembrancher	461	748		13,0	136,0	410,5
5.	28.08.1991	Sembrancher - Liddes	748	1.346		14,0		424,5
		Liddes - Bourg St. Bernard	1.348	1.915		11,5		436,0
		Bourg St. Bernard - Großer St. Bernhardpaß	1.915	2.469	- 4-	6,5		442,5
		Großer St. Bernhardpaß - Cerisey	2.469	1.370		14,5		457,0
		Cerisey - Aosta	1.370	583		20,0		477,0
		Aosta - Arvier	583	776		17,0		494,0
		Arvier - Dailey	776	1.100		15,0		509,0
		Dailey - Pré St. Didier	1.100	1.017		3,0		512,0
		Pré St. Didier - La Thuile	1.017	1.447		10,5	112,0	522,5
6.	29.08.1991	La Thuile - Kleiner St Bernhardpaß	1.447	2.188	- 5-	13,5		536,0
		Kl. St Bernhardpaß - La Rosière	2.188	1.900		8,0		544,0
		La Rosière - Le Chatelard	1.900	1.350		14,0		558,0
		La Chatelard - Ste Foy	1.350	1.051		5,0		563,0
		Ste Foy - Val d'Isère	1.051	1.840		22,0	62,5	585,0
7.	30.08.1991	Val d'Isère - Col de l'Iseran	1.840	2.764	- 6-	16,0		601,0
		Col de l'Iseran - Bonneval sur Arc	2.764	1.835		14,0		615,0
		Bonneval sur Arc - Bessans	1.835	1.677		9,0		624,0
		Bessans - Col de la Madeleine	1.677	1.752	- 7-	2,0		626,0
		Col de la Madeleine - Lanslebourg	1.752	1.399		9,0		635,0
		Lanslebourg - Modane	1.399	1.057		23,0		658,0
		Modane - St Michel	1.057	712		18,0		676,0
		St Michel - Col du Télégraphe	712	1.570	- 8-	12,0		688,0
8.	31.08.1991	Col du Télégraphe - Valloire	1.570	1.430		6,0	109,0	694,0
		Valloire - Col du Galibier	1.430	2.646	- 9-	17,0		711,0
		Col du Galibier - Col du Lautaret	2.646	2.057	- 10-	8,0		719,0
		Col du Lautaret - Briancon	2.057	1.321		29,0		748,0
		Briancon - Cervières	1.321	1.608		10,0		758,0
		Cervières - Col d'Izoard	1.608	2.360	- 11-	10,5		768,5





### Streckenprofil Lindau - Söll

