

Von Nizza bis Wien

Eine Radtour über 21 Alpenpässe

Joachim Jaudas

Die letzten Meter zum Semmering waren ganz schön steil; ich musste absteigen und schieben. Ich hatte die alte Straße genommen, um den letzten Pass meiner Alpendurchquerung fernab vom Autotrübel und Motorradgedröhne in Ruhe angehen zu können. Oben auf der Passhöhe, bescheidene 1.020 Meter über dem Meer, traf ich wieder auf die Semmering-Schnellstrasse. Ich bahnte mir meinen Weg durch die zahllosen Motorräder, die kurz Pause machten, um dann die lange Abfahrt in Angriff zu nehmen. Auch ich freute mich auf die Talfahrt, aber nicht auf die Motorradpulks. Zum Glück gab es auch hier wieder einen Ausweg: Die Route durch den Adlitzgraben. Durch viele Kurven und auf langen Geraden rauschte ich hinunter. Der Tacho stand oft auf 55, und nur das Vibrieren des Rahmens mahnte, das Tempo zu drosseln.



*Talfahrt vom Colle die Lombarda in den Seealpen
Blick auf die Skihänge von Isola 2000 (Frankreich)*

Hundert Kilometer weiter, und ich war in Wien. Am 19.8.2007 schob ich mein Rad durch die Kärntnerstrasse; ich ließ mich vor dem Stefansdom fotografieren, grad so, als hätte ich einen hohen, begehrten Gipfel bestiegen.

Und so war es auch: Auf diese Tour durch die Alpen bin ich stolz. Wegen der sportlichen Leistung zum einen, aber auch wegen der vielen Eindrücke und Erlebnisse, die ich mir erradelt habe. Das ist anders als beim Bergsteigen: Da bekommt man von den Tälern, den Dörfern und den Städten meist wenig mit. Es ist auch anders als beim Durchfahren mit dem Zug oder dem Auto: Da sieht man viel, aber es fliegt oft zu schnell vorüber. Ich bin von Nizza bis Wien geradelt; dabei habe ich die ganze Vielfalt dieser Alpen wirklich „erfahren“ - Stück für Stück und Etappe für Etappe, alles in allem über zweitausend Kilometer Strecke in knapp 4 Wochen, verteilt auf viele Jahre.

Meine Leitlinie war, möglichst nahe am Alpenhauptkamm zu bleiben und ihn immer wieder auf möglichst vielen Pässen zu queren. Begrenzender Faktor für die Routenwahl waren die Straßen; da ich mit dem leichten Rennrad fuhr, kamen ungeteerte Wege nur in Frage, wenn es nicht anderes ging, so z.B. am Umbrailpass, der aus dem Schweizer Nationalpark zum Stilfserjoch in Italien führt.

So führte mich meine Route durch die Länder Monaco, Frankreich, Italien, Schweiz und Österreich und durch fünf Sprachgebiete; ich rollte unter den Eisgipfeln der Westalpen entlang und unter den schroffen Kalkfelsen der Nordalpen – unvergessen der Blick auf die Grande Casse bei der Abfahrt vom Col de l'Iséran oder auf die Bergsteiger drüben auf dem Normalweg zum Ortler von der Stilfserjochstraße aus; ich plagte mich so berühmte Pässe hinauf wie Col de Galibier, Iséran, Großer St. Bernhard, Gotthard, Stilfserjoch, Glockner oder Katschberg; und ich fuhr durch die großen Alpentäler, wie das Tal des Var, der Dora Riparia, der Rhône, des Inn, der Etsch, der Salzach und der Mur.

Der härteste Pass auf der Tour war der Col de la Bonette. Er gilt als höchster Straßenübergang der Alpen, und mit seinen 2.802 Metern über dem Meer und den 15 % Steigung ist er eine wahre Herausforderung für den Radler. Als ich diesen Berg anging, fuhr ich noch mit dem 42/52er Kettenblatt und dem 5fach-Kranz 14/24 – so wie das damals üblich war. Es war Mitte Juni, die Straße war nach der Wintersperre grade freigefräst, und ich fuhr oder schob zwischen meterhohen Schneemauern dem Col entgegen, schweißtriefend. Oft musste ich absteigen, auch im Wiegetritt schaffte ich die 15 % nicht mehr. Es war eine Schinderei, und alle paar Minuten schaute ich auf den Thommen, ob denn die 2.000, die 2.400, die 2.800 m ü.M. bald da wären.

Ich habe mich als junger Bursche mit schwerem Gepäck auf dem alten „Wanderer“ so manche Steige am Altrauf hinaufgequält. Aber ein Pass mit fast 3.000 Metern Höhe war neu; ich wusste nicht, was es bedeutet, solche endlosen Anstiege zu packen. Heute kann ich es ja zugeben: Am Col de la Bonette war ich fix und fertig und der Verzweiflung nahe. Auf dem Foto, das ich am Abend des 19.6.1979 auf der Uferstrasse in Nizza von mir machte, sieht man ein ziemlich eingefallenes Gesicht, gezeichnet von den Strapazen des höchsten Alpenpasses.

Zwischen diesen beiden Pässen Col de la Bonette und Semmering liegt meine Alpendurchquerung mit Nizza im Süden als Ausgangspunkt und Wien im Osten als Endpunkt. Zwischen diesen Pässen liegen auch fast 30 Jahre meines Lebens, denn so lange brauchte ich, um Stück für Stück den Alpenbogen und seine Pässe mit dem Fahrrad zu traversieren. Ich hatte nie die Zeit – oder die Muße oder den Biss, wer weiß – die 2.151 Kilometer mit 30.150 Höhenmetern Anstieg in einem Rutsch zu radeln. Mir passte es besser, immer mal wieder ein paar Tage aufs Rad zu steigen und alleine oder mit Freunden eine begrenzte Etappe unter die Räder zu nehmen.



*Aufstieg zum Col de la Bonette, höchster
Straßenübergang in den Alpen*

Angefangen habe ich mit einer kleinen Schummelei: Ich griff den Col de la Bonette, den Fast-Dreitausender, nicht über die Südrampe an; diese 2.802 m vom Mittelmeer in einem Rutsch zu nehmen, traute ich mir damals nicht zu. Deshalb durchquerte ich die Seealpen in Nord-Süd-Richtung von Briançon aus über die Pässe Izoard, Vars und Bonette. So hatte ich einen Anstieg von

3.730 Metern und eine Abfahrt von 5.050 Metern, also genau genommen bzw. sportlich gesehen, 1.300 Höhenmeter unterschlagen.

Diese Schummelei und das moralische Tief, in das mich die erste Etappe gebracht hatte, beschäftigten mich lange. Dabei war es kein Wunder: Nach den Touren auf der Schwäbischen Alb noch als Schüler und einer großen Radtour durch Deutschland und die Beneluxländer wenig später, war sportlich bei mir die große Eiszeit ausgebrochen. Ich habe meine Ausbildung in den Jahren um 1968 absolviert, und da war Sport das letzte „in“ gewesen wäre. Erst meine berufliche Arbeit in Südfrankreich brachte mich erneut mit Sport und Sportlern zusammen: Klettern in den Calanques, Skifahren in den Südalpen und Radfahren auf den Bergstraßen der Provence. Hier konnte ich auch meinen verdrängten Jugendwunsch wieder zulassen und ein Rennrad anschaffen.



Ganz oben! Passhöhe des Col de la Bonette (2802 ü.M.)

Das gängige Rennrad für Amateure und Tourenfahrer war damals in Frankreich das *gentleman* von Peugeot. Ein gemuffter Rahmen aus doppelt konifzierten Chrom-Molybdän-Rohren war Standard für Rennräder. Das *gentleman* hatte dazu noch Schutzbleche aus Plastik, Gepäckträger und Beleuchtung, um es tourentauglich zu machen. Es war für diese Zeit ein Superrad, aber als ich

vor einigen Jahren oben am Nufenenpass vom Sattel dieses antiken Gerätes stieg, staunten die jungen Radler aus der Schweiz nicht schlecht über seine Mittelzugbremsen, die Schaltgriffe am Unterrohr, die freien Kabelzüge und das Zweifachkettenblatt.

Mit diesem Rad knüpfte ich an meinen Jugendfahrten an; doch die erste ernsthafte Tour – die beschriebene über den Col de la Bonette – erlebte ich als Demoralisierung und sportliches Fiasko. Die Moral kam schnell wieder, weil ich anschließend durch die Bretagne radelte – in gemütlichen Etappen, durch schöne Landschaften und mit allen gastronomischen Annehmlichkeiten der französischen Provinz. Vor allem aber fing ich an, ernsthaft zu trainieren.

Von Frankreich hat es mich beruflich nach Bremen verschlagen, und in dieser fahrradfreundlichen Stadt bot es sich geradezu an, das Rennrad öfter aus dem Keller zu holen. Es fanden sich Freunde und Kollegen, die auch gerne aufs Velo stiegen, und so war bald eine Gruppe zusammen, die sich regelmäßig – so wie ich das von Frankreich kannte – sonntagsmorgens zu einer Ausfahrt traf, um 60 oder 70 Kilometer in zwei Stunden abzuspuhlen – bei jedem Wetter, im Sommer und im Winter. Es war das denkbar beste Training für Ausdauer und Anpassung an die Umweltbedingungen.

In den Bremer Jahren beschränkten sich meine alpinistischen Aktivitäten auf Bergsteigen und auf Skitouren. Es war zu umständlich, immer auch noch ein Fahrrad mit in den Süden zu nehmen; und so stagnierte die Alpendurchquerung mit dem Rad, während sie auf Skiern große Fortschritte machte.

Erst als ich dann nach vielen Jahren die lang erstrebte Stelle in München erhielt, ging es wieder voran. Nachdem ich jetzt gut trainiert war, konnte es richtig losgehen, und mit Freund Klaus stand an Pfingsten 1996 der Glockner auf dem Programm.

Die Großglockner-Hochalpenstrasse war das Kontrastprogramm zum Col de la Bonette, der mich fast 20 Jahre früher so fertig gemacht hatte: Die fünf Stunden, die wir für die 1.900 Höhenmeter über das Fuscher Törl zum Hochtorn brauchten, vergingen wie im Flug. Wir waren bester Laune, daran änderte auch der einsetzende Schneefall oben am Hochtorn nichts. Auch das Loch im Schlauch, das wir im strömenden Regen bei der Abfahrt nach Heiligenblut reparieren mussten, brachte uns nicht aus der Ruhe. Das jahrelange Training hatte sich bezahlt gemacht. Und die Technik! Denn auch damit haben wir nachgeholfen. Die Übersetzung wurde um 70 % optimiert, indem das alte Kettenrad durch ein 38/50er ersetzt und der Wechselkranz auf 31 Zähne erweitert wurde.

Der nächste Höhepunkt war das Stilfserjoch. Mit Freund Peter ging es 1999 von Meran (324 Meter ü.M.) bis Andermatt (1.447 Meter ü.M.), und mit diesen zusätzlichen 1.100 Höhenmetern war auch meine Scharte vom Col de la Bonette ausgewetzt. Zudem schafften wir im Verlauf dieser Tour an einem Tag drei Pässe (Stilfserjoch, Umbrailpass und Ofenpass) mit immerhin 2.400 Metern Anstieg – für uns eine anständige Leistung, auch wenn sie im Vergleich zu den vielen anderen Radlern, die uns an diesem Wochenende beim Aufstieg zum Stilfserjoch überholten, nichts Besonderes war. Allerdings konnten wir uns zugute rechnen, dass wir „auf Tour“ waren, also nicht nur einen Sonntagsausflug machten, sondern mit vollem Wochengepäck und ohne Begleitfahrzeug unterwegs waren.



Auf dem Tauernradweg im Pinzgau

So mutlos wie am Col de la Bonette war ich nie mehr, auch nicht im letzten Sommer am Katschberg, wo mich die grimmigen 21 % (!) Steigung auch wieder zwangen, die letzten Kilometer zur Passhöhe hinauf zu schieben. Aber es gab die eine oder andere kritische Situation auf dieser Alpendurchquerung.

So kam vor Tunnels immer leichte Panik auf. Zunächst der Krach: Der Tunnel ist erfüllt von einem ohrenbetäubenden Lärm, selbst wenn nur ein, zwei

Fahrzeuge unterwegs sind; entgegen kommende Autos oder gar Motorräder hören sich an wie Panzer. Dann die Dunkelheit. Jeder weiß: Bei der Einfahrt in einen Tunnel ist der Autofahrer erst einmal blind, und einen Radfahrer wird er da leicht übersehen. Auch der Radfahrer sieht so gut wie nichts, und wenn dann am Straßenrand noch eine Wasserrinne verläuft, ist der Sturz so gut wie vorprogrammiert. Selbst mit der roten Blinklampe am Rucksack war ich also immer ziemlich bang, wenn es durch einen längeren Tunnel ging.

Einen Sturz bei den schnellen Passabfahrten hat es zum Glück nie gegeben, dafür einen Fast-Zusammenstoß beim Aufstieg aus dem italienischen Susatal zum Mont Cenis. An einem nebligen Morgen fuhr ich etwas gedankenlos in einer scharfen und steilen Rechtskurve fast in der Straßenmitte, als aus dem Nebel plötzlich ein Talfahrer auftauchte und auf mich zuraste – auch in der Straßenmitte. Dass ich grade noch durch einen scharfen Schwenk nach rechts aus der Schussbahn kam, war reines Glück.

So ist letztlich alles gut gelaufen.

Diese Radtour war für mich auch eine Ergänzung zu den Bergtouren, die mich in fast alle Alpengebiete geführt haben. Bei der Radtour habe ich vieles gesehen und angeschaut, was man bei Bergtouren oft auslässt; da steigt man runter ins Tal und fährt gleich wieder weg. Wenn man aber mit dem Fahrrad das Tal entlang kommt, sieht man, was man sonst nicht sieht: z.B. die Augustusbögen in Susa und Aosta, um die man herumkurven muss; die eindrucksvolle Altstadt von Briançon, wo man sich bei einem Spaziergang nochmals entspannen kann vor dem Anstieg zum Col de Montgenèvre; das Stockalperschloss in Brig, das man schon lange vorher sieht, wenn man das Rhônetal hoch kommt; oder das Wohnhaus von Peter Rosegger in Krieglach im steirischen Mürztal, auf das zufällig ein Schild an der Straße verweist und die Erinnerung aufkommen lässt an die Jugendlektüre des „Waldbauernbuben“.

So habe ich also in sieben Einzeletappen die Alpen durchquert, viele Pässe befahren und zahlreiche Täler kennen gelernt. Fast 30 Jahre hat mich das beschäftigt, und jetzt soll das alles zu Ende sein, und übrig bleibt das Foto vor dem Stefansdom in Wien?

Ich habe mir nochmals die Karte angeschaut und mit Zufriedenheit festgestellt: Da fehlt ja noch ein ganz wichtiger Pass, nämlich der Tendapass von Italien hinüber nach Frankreich, der die Seealpen von den Ligurischen Alpen trennt. Den habe ich bisher nur zu Fuß gequert. Also noch einmal ein letztes Ziel – vielleicht in diesem Herbst.