

# Tour de Suisse 15.09.-01.10.2006

## Tag 1: Anreise & Prolog

Mit dem Zug einmal durch Deutschland. Im angehenden 21. Jhd., Schlappe 169 Jahre nach Eröffnung der ersten Bahnstrecke mit Personentransport, kein Problem mehr - sollte man denken. Irrtum! Führt man ein Fahrrad mit, dann können die knapp 1000km von der Ostsee an den Bodensee zu einer kleinen Odysee werden.

Dabei beginnt alles eigentlich ganz harmlos. Am Kieler Hauptbahnhof rollt man zunächst unbehelligt die Rampe in die Bahnsteighalle hinauf. Anschließend dann eine erste kleine Hürde, die man mit etwas Erfahrung allerdings noch relativ einfach gemeistert bekommt. Die Türen des Fahrradabteils eines als moderner Nahverkehrsreisezug verkleideten maroden Silberlings sind eigentlich viel zu schmal, um ein Fahrrad nebst Fahrer gleichzeitig hindurchzuquetschen. Ich schaffe es trotzdem. Um 8:21 Uhr legt der RE 21011 Richtung Hamburg Hauptbahnhof ab, wo er um 9:37 Uhr wie gewohnt an Gleis 7a ankommt.

Am Hamburger Hauptbahnhof erlaubt sich die "DB Station & Service" wenn man ganz viel Glück hat dann einen besonderen Spaß: Renovierung der Aufzüge. Und zwar konsequenter Weise ALLER Aufzüge. Nun gut: man hat jetzt zwei Möglichkeiten: Entweder man bringt Gepäck und Fahrrad nacheinander die Rolltreppe hoch und hat anschließend den Vorteil die geplante Tour um einige Kilogramm erleichtert in Angriff nehmen zu können und in den Genuss des Schlafens unter freiem Himmel zu kommen - oder man macht es so wie ich und fährt mit dem beladenen Fahrrad (ca. 15 km ausgerüstet Rad + ca 35 kg Gepäck + ca 70 kg Fahrer = 120 kg zu beherrschendes Gesammtgewicht) Rolltreppe.

Ähnlich unbeugsam wie einst das allseits bekannte gallische Dorf streut sich die Deutsche Bahn AG bis heute dagegen, in ICEs Fahrradabteile einzurichten. Infolgedessen habe ich mich für heute für den IC 2371 "Schwarzwald" entschieden, der um 10:15 Uhr aus Richtung Stralsund kommend an Gleis 13 einrollt. Nach kurzem Aufenthalt, der ausreichend Zeit bietet, um in Ruhe einzusteigen, verlässt der Zug um 10.28 Uhr Hamburg Richtung Konstanz. Fahrer und Rad finden auf den reservierten Plätzen im Steuerwagen Platz und machen es sich dort erst einmal gemütlich, denn jetzt haben sie erst mal gaaaaaaaaaaaaaaaaaaaaanz viel Zeit. Das gute alte "Faltblatt Ihr Reiseplan" hat das handliche Format 23 cm x 106 cm. Die Fahrtroute von 2371 lautet inklusiver aller Kleinstädte in denen gehalten wird: Stralsund - Velgast - Ribnitz-Damgarten West-Rostock Hbf(erster Fahrtrichtungs-wechsel) - Bützow - Bad Kleinen - Schwerin Hbf - Hamburg Hbf (zweiter Fahrtrichtungswechsel) - Hamburg-Harburg - Lüneburg - Uelzen - Celle - Hannover Hbf - Alfeld(Leine) - Kreiensen - Northeim - Göttingen - Kassel-Wilhelmshöhe - Wabern(Bez Kassel) - Marburg(Lahn) - Gießen - Friedberg(Hess) - Frankfurt(Main) Hbf (dritter Fahrtrichtungswechsel) - Darmstadt Hbf - Bensheim - Weinheim(Bergstr) - Heidelberg Hbf - Bruchsal - Karlsruhe Hbf - Rastatt - Baden-Baden - Offenburg. Weiter geht es dann über die Schwarzwaldbahn, die fast so viele Halte wie tunnels bringt: Hausach - Hornberg (Schwarzw) - Triberg - St. Georgen(Schwarzw) - Villingen(Schwarzw) - Donaueschingen - Singen(Hohentwiel) - Radolfzell - Konstanz. Nach exakt 13 Stunden Fahrtzeit hat der Zug dann 1214 km zurückgelegt (was einem rekordverdächtigen Durchschnitt von 93,4 km/h entspricht). Da ich erst in Hamburg einsteigen und schon in Singen wieder aus und somit auf die 299 km von Stralsund nach Hamburg so wie auf die 30 km von Singen nach Konstanz

verzichte, sind es für mich somit 885 km in diesem Zug. Der ist dafür aber recht komfortabel und so lehne ich mich zurück und beobachte Mitreisende. Viele von ihnen führen ebenfalls ein Fahrrad mit. Einige freiwillig, andere wohl mehr, weil der Arzt es ihnen empf- bzw. befohlen hat. Die Schwarzwaldbahnhstraße fährt der Zug Steuerwagenvoraus. Der Triebfahrzeugführer ist Ossi, was sich vor allem darin manifestiert, dass ihm die westdeutsche Spießigkeit uneigen ist; die Gardinen an der Glaswand zum Steuerabteil sind nicht zugezogen und sogar die Tür steht offen, was mich in den Genuss kommen lässt die Schwarzwaldbahn aus der Lokführerperspektive zu genießen. Der kleine Junge neben mir nutzt sogar seine kindliche Unbefangenheit und die Gelegenheit, sich einfach neben den Lokführer auf den Kopilotensessel im Fahrstand zu platzieren, was ebenfalls keinerlei Anstoß erregt. Im Gegenteil, der Tf scheint sogar erfreut zu sein, so etwas Unterhaltung zu haben. Beim Eintreffen in Singen ist es bereits dunkel. Ab nun geht es aus eigener Kraft weiter.

Das Ziel für den Abend ist der Campingplatz Langwiesen bei Schaffhausen. Nachdem ich den Bahnhof Singen verlassen habe, folge ich zunächst optimistisch der Beschilderung nach "alle Richtungen", in der Annahme, dass man damit nicht allzu viel verkehrt machen könnte. Diese führt mich zunächst auf einer kleinen zweispurigen Straße aus der Innenstadt hinaus, dann werde ich auf eine 4-spurige Straße geleitet, die mich etwa 1 km später den Ortsausgang passieren lässt. Und dann ist Schluss. An einer Ampel endet der Traum von allen Richtungen. Verbot für Fahrräder. Jetzt gibt es 2 Möglichkeiten: Kleine Straße nach links oder kleine Straße nach rechts. Leider gibt es kein einziges Schild, was einen Anhaltspunkt bieten könnte, wohin es rechts oder links gehen könnte. Auch gibt es keine Umleitung für Fahrräder. Nach ca. 5 Minuten kommt ein Auto vorbei. Auf die Frage, wie ich mit dem Fahrrad nach Gottmadingen komme, antwortet die Fahrerin, dass ich doch einfach die Variante "links" wählen solle. Die Straße führe dann direkt nach Gottmadingen. Das Kennzeichen KO (für Landkreis Konstanz) suggeriert Ortskenntnis und so glaube ich ihr. Ca. 4 Minuten später erreiche ich... nicht Gottmadingen. Dafür aber einen Ort namens Rielasingen. Ich entschließe der Frau noch eine Chance zu geben und halte an der Kreuzung im Ort die Richtung. Nach dem Ortsausgangsschild taucht dann nach nur ca. 1 km urplötzlich und zu diesem Zeitpunkt noch vollkommen unerwartet vor meinem Lenker... nein nicht Gottmadingen, dafür aber die hellerleuchtete Ausreise-Kontrollstelle des Grenzübergangs Rielasingen-Ramsen vor mir auf. Auch gut. Hier ist zwar nicht Gottmadingen, dafür die EU-Außengrenze und da wollte ich ja eigentlich sowieso hin. Ich zücke also meinen Personalausweis, was die Bundesgrenzschützer nach kurzem Warten aus ihrem Häuschen lockt. Da sie eigentlich nicht wirklich enthusiastisch kontrollieren, ich es aber irgendwie nicht einsehe, dass sie fürs Nichtstun bezahlt werden, frage ich sie noch nach dem besten Weg nach Schaffhausen. Sie empfehlen die Version runter zum Rhein und dann mehr oder weniger an selbigem entlang, da diese Route einigermaßen eben ist. Nach ca. 1 km Niemandsland erfolgt kurz später bei Ramsen die Einreise in die Schweiz. Weiter geht es dann nach Hermishofen. Davon hatte der Grenzschützer geredet. Aber wo ist die Rheinbrücke. Ich finde zum Glück zu dieser späten Stunde (es ist mittlerweile kurz nach 21 Uhr) einen Eingeborenen etwa meines Alters. Verdammst: er spricht nicht meine Sprache.... Mehr seinen Handbewegungen als den ursprünglichen Lauten, die seinem Sprechapparat entweichen (ich glaube sie nennen das "Schwyzerdütsch"), entnehme ich, dass ich mich rechts halten soll, und in der Tat geht der Radweg dort eine Rampe zur Brücke hinauf. Linksrheinisch geht es flussabwärts, dann der Radwegbeschilderung folgend durch einen Wald, wo der Belag auf Schotter wechselt. Ich hoffe inständig, dass es sich um Qualitätsschotter handelt und nicht um so spitzes Zeug, was mit Gepäck fast zwangsläufig zu Plattfuß führt und bin gleichzeitig froh über meine frischen Mäntel, die dem zumindest noch ein bißchen etwas entgegenzusetzen hätten. Es geht aber

gut. Kurz darauf erreiche ich Diessenhofen. Ich beschließe dort schon einmal Geld abzuheben, da ich so morgen entspannt den Campingplatz bezahlen kann, ohne vorher auf die schnelle einen Geldautomaten suchen zu müssen. Ich fahre 2 mal die Hauptstraße durch den historischen Ortskern und finde ... nichts. Nach Nachfrage werde dann aber doch ich fündig: Alle Banken des Ortes sind nicht im Ortskern, sondern etwas abseits im - nennen wir es einmal - Bahnhofsviertel versteckt. Ich glaube die nennen das hier "Bankgeheimnis". Ich wähle die Thurgauische Kantonalbank, da sich das auf dem Kontoauszug einfach cooler macht als "Raiffeisenbank Schaffhausen". Dann rolle ich die letzten 10 km zum Campingplatz. Dort ist sogar noch jemand da. Mein LED-Scheinwerfer leistet mir beim Aufbau gute Dienste. Um ca. halb elf mache ich es mir in meinem Schlafsack bequem. In der Nacht setzt Regen ein.

## Tag 2: Regenschlacht am Albispass

Es regnet immernoch. Nach dem Frühstück und einer nicht näher quantifizierbaren Wartezeit beschließe ich irgendwann doch im Regen abzubauen. Wer weiß wie lange das noch so weitergeht, also: Regenklamotten an und los. Das Zelt wird dabei natürlich zwangsläufig etwas nass, aber das ist mir in diesem Falle egal. Entweder wird das Wetter bald wieder besser - dann würden die Sachen relativ schnell trocknen - oder es regnet weiter - dann würden die Sachen sowieso irgendwann nass werden. Nachdem alles halbwegs verstaut ist, mache ich mich auf den Weg, lasse die Stadt Schaffhausen links bzw. rechts liegen und erreiche nur kurze Zeit später Schloss Lauffen. Hier erwartet eingefleischte Wasserfans der Rheinfalls, zu dessen Ehren unterhalb des Schlosses ein Panoramaweg angelegt wurde. Über ein paar Treppen erreicht man eine Aussichtsterasse, sowie ein durch den Fels gehauerer Tunnel, der einen bis unmittelbar an/in/unter/hinter - oder wie auch immer man das nennen will - den Wasserfall bringt. Immerhin durchschnittlich  $362 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$  machen stürzen sich an diesem Tag die 23 Meter ins Fallbecken hinab. Ein paar Tage später wären es vermutlich deutlich mehr gewesen...

Nachdem ich das Spektakel ausreichend betrachtet habe, gebe ich mich wieder meinem Fahrrad hin und mache mich auf den Weg durch das Thurgau nach Zürich. Ich passiere die Stadt und fahre weiter entlang des Südufer des Zürichsees, um mich dann der ersten sportlichern Herausforderung zu stellen. Hinter Thalwill verlasse ich das Seeufer und mache mich daran den 791 m hohen Albispass zu erklimmen. Mein Neigungsmesser pendelt sich so irgendwo kurz unter 10% ein, also so, dass man noch relativ entspannt fahren kann und nicht schieben braucht. Nach einer guten halben Stunde ist die Passhöhe erreicht. Es regnet nach wie vor in Strömen, woran auch eine kurze Pause auf der Passhöhe nichts ändert. Vielleicht hätte ich den Rat des Wandererehepaars im Anstieg ernster nehmen sollen und mich für die Nacht im Naturfreundehaus auf der Passhöhe einzurichten. Aber irgendwie ist es mir dafür noch zu früh am Tag und so beschließe ich mich in die Abfahrt zu stürzen. Mein Tacho klettert nun umgekehrt proportional zum Fallen des Steigungsmessers. Es ist lausig kalt. Und nass. Verdamm. Zu allem Überfluss versagt meine eigentlich 100% zuverlässige Regenjacke ihren Dienst. Ich hätte sie vorher wohl nochmal imprägnieren sollen... Da zudem meine Brille anfängt zu beschlagen und ich aufgrund des stärker gewordenen Regens nun kaum noch was sehen kann und die Bremsbeläge dem Fahren mit Gepäck überhaupt nicht gewachsen sind (dabei war es bisher noch absolut flach und die Belege kurz vor der Fahrt erneuert. Seitdem meide ich Mega Bike, wenn es geht...), beschließe ich, dass der Rest der Abfahrt für heute zu gefährlich ist und quartiere mich auf halber Höhe am Campingplatz Türlersee ein. Dort liegt der - begraben. Zur Steigerung der Stimmung krieche ich in meinen Schlafsack und

nehme ich ein Vollbad...

## Tag 3: Per Schnellzug zum Gotthard

Der Tag beginnt mit Abbau im Regen und einer anschließenden Abfahrt zum Zuger See. An dessen Westufer entlang geht es nach Küssnacht, wo ein ALDI die Möglichkeit bietet kostengünstig Proviant zu bunkern. Die Landschaft wird deutlich bergiger. Weiter geht es am Nordufer des Vierwaldstätter Sees entlang. Wäre das Wetter besser hätte man hier ein hervorragendes Panorama auf die südlich des Sees gelegenen Berge. So verschwindet allerdings alles in einer tiefhängenden zerfetzten Wolkendecke. Ich fasse den festen Beschluss, die Nacht in einer Jugendherberge zu verbringen, um Ausrüstung und Kleidung zu trocknen. Da die Berge immer näher kommen, möchte ich es nicht auf eine Erkältung ankommen lassen. Schließlich werde ich aufgrund meiner mangelnden Vorbereitung meine volle Kondition sicher gut gebrauchen können. Laut meiner Karte liegt die nächste Herberge in Gersau. Da ich den Ort allerdings schon um 14 Uhr erreiche, der Checkin aber erst ab 16:30 Uhr möglich wäre, beschließe noch ich weiterzufahren. Ich setze darauf, dass das noch ca. 30 km entfernte Altdorf - immerhin Kantonshauptort - schon auch noch eine Jugendherberge sein Eigen nennen wird, auch wenn meine Karte gegenteiliges behauptet. Ich führe dies auf die mangelnde Qualität meiner Karte zurück.

Kurz hinter Brunnen macht der Vierwaldstätter See eine scharfe Rechtskurve und heißt ab dort Urner See. Da vor mir nun eine Felswand aufragt, beschließe ich dem See nach rechts zu folgen und biege auf die Axenstrasse ein. Diese führt kühn in den Fels gehauen immer am Ostufer des Urner Sees entlang. Die Schweizer haben sich hier nicht Lumpen lassen und alle Tunnel mit einer ca. 2,50 breiten Fahrrad-Autobahn ausgestattet - Zumindest dort, wo das Geld nicht dafür reichte einen eigenen Tunnel für den Radweg zu sprengen. Geschätzter Kostenpunkt für den Radweg: Mindestens ein 7-stelliger Frankenbetrag. Toll...

Die nächsten 20 km sind somit quasi komplett überdacht, was sich in Anbetracht der Wetterlage als vorteilhaft erweist. Der letzte Tunnel endet kurz vor dem Ortsschild von Flüelen, einem Vorort von Altdorf. Ich suche die Touri-Info auf und versorge mich mit einem Unterkunftsverzeichnis, dass mir ziemlich deutlich klar zu machen versucht, dass der Titel Kantonshauptstadt nicht zwangsläufig heißen muss, dass in einem Ort etwas los ist. Es gibt sage und schreibe 4 Hotels, die allerdings alle sehr muffig aussehen. Ich entschuldige mich also zunächst bei meiner Landkarte, die mir dafür verrät, dass die nächste Herberge in Hospental zu finden ist, und dass es bis dort noch ca. 30 km und 1000 Höhenmeter sind. Ich checke kurz die Uhrzeit (18 Uhr), beschließe frustriert, dass es zu spät ist, um den Anstieg noch unter die Räder zu nehmen und frage mich dann zum Bahnhof durch. Dort erwerbe ich ein Fahrradticket, so wie eine Fahrkarte nach Andermatt. Leider hält der Schnellzug nicht im Kantonshauptort, sondern im unbedeutenden Vorort, wodurch ich zunächst eine Station mit der S-Bahn in die falsche Richtung fahren muss. Der Bahnhof von Flüelen ist toll - findet zumindest die SBB. Deshalb übersieht mich der Schaffner des kurz nach sieben mit für schweizerische Verhältnisse katastrophalen 10 Minuten Verspätung eingefahrenen Schnellzugs Richtung Chiasso dezent als ich mit meinem Fahrrad den Bahnsteig entlang in Richtung des Wagens mit dem Fahrradsymbol haste. Ich komme so in den Genuss mir den schmucken Bahnsteig noch ein Stündchen länger anschauen zu können. Beim nächsten mal bin ich schlauer und rekrutiere Dscherpas, die mir helfen sollen mein Gepäck einzuladen. So komme ich dann auch irgendwie in den nächsten Zug rein. Die SBB hat sich allerdings schon die nächste Schikane ausgedacht. Ich stehe im Eingangsbereich des Schnellzugwagens und überlege, ob dies wirklich das Fahrradabteil ist. Dann sehe ich links neben mir ca eine

Quadratmeter Platz mit zwei Haken in etwa 2 m Höhe. Da soll ich mein Fahrrad ranhängen. Tolle Idee. Ich überlege mir, was passiert, wenn 3 Leute gleichzeitig ein Fahrrad transportieren möchten. Nachdem es mir in dem mittlerweile schaukelnden Waggon auf meinen mir zugewiesenen 0,5 Quadratmetern nach 3 Versuchen immernoch nicht gelungen ist, meine Felge mit dem Fleischerhaken zu vereinen, überlege ich mir dann auch noch, ob es jemals irgendwer geschafft hat, ein Fahrrad ordnungsgemäß zu transportieren. Ich stelle mein Fahrrad demonstrativ quer in den Gang und lasse den Schaffner rüberklettern. Dieser gibt überraschenderweise sein Ok zu dieser Art des Transports, wohl ahnend, dass er sonst derjenige wäre, der das Fahrrad aufhängen müsste und nicht könnte. Die Frage wäre somit auch beantwortet. Die wenigsten dürften es wirklich schaffen, die von der SBB vorgesehene Art des Transports zu realisieren. Nach einer Reihe von Kehrtunneln und Brücken auf der Gotthardnordrampe erreicht der Zug ca. eine halbe Stunde später mittlerweile in der Dämmerung den Bahnhof Göschenen. Kurz hinter dem Bahnhof sieht man bereits das Portal des Gotthardtunnels. Ich verlasse, da ich nördlich des Alpenhauptkammes bleiben möchte, den Schnellzug. Das restliche kurze Stück nach Andermatt und damit die letzten 300 Höhenmeter, soll ich mit einem zahnradunterstützten Zug der Matterhorn-Gotthardbahn zurücklegen. Dieser wartet bereits am Bahnhofsvorplatz. Allerdings nicht auf mich. Ich sehe ihn davonrollen, als ich die zweite von drei Fuhren Gepäck durch die Unterführung schleppen. Und so komme ich in den Genuss einer Vergleichsstudie der Bahnsteige Flüelen Gleis 2/3 und Göschenen Gleis 11. Allerdings fährt der nächste Zug dieses mal bereits nach 20 Minuten.

Nach Andermatt ist es dann in der Tat nicht mehr weit, und die dann noch mit dem Fahrrad zurückzulegenden 4 km bis nach Hospental machen den Kohl auch nicht mehr fett. Hospental ist ein kleines Örtchen mit einer kleinen Burgruine, einem kleinen Bahnhaltepunk, zwei Kirchen, wovon eine gar nicht so klein ist, und einer kleinen Jugendherberge. Da diese im Oktober nicht mehr allzu stark belegt ist, erlaubt mir Nathalie, die "Herbergsmutter", mein Zelt im Fahrradraum zum Trocknen aufzubauen. Gleichermaßen passiert mit meinem Schlafsack, meiner Isomatte und den paar Kleidungsstücken, die ich die letzten 2 Tage getragen (ich war diszipliniert und konnte der sinnlosen Versuchung widerstehen, mir morgens was Trockenes anzuziehen...) habe auf dem Dachboden. Ich habe ein schnuckeliges 12-Bettzimmer für mich allein.

## Tag 4: Auf zum Gotthard

Der Tag beginnt mit Käse. Und Müsli. Im Trockenen. wie ungewohnt...

So gut gestärkt, ist es nun an der Zeit, nachdem ich gestern den Anstieg Altdorf-Andermatt gemogelt habe, sich mal ein bißchen sportlich zu betätigen. Schluss mit Kaffeeefahrt, heute geht's in die Berge. Zunächst behebe ich aber noch mein Ausrüstungsproblem und versorge mich in Andermatt in einem Laden mit dem Namen Bike&Snow mit zwei Paar gebirgsaiglichen Bremsklötzen zu 15.- Sfr das Paar. Dann fahre ich noch ein Stück bergab. Die Schöllenenschlucht, etwas unterhalb von Andermatt, gilt als die spektakulärste Passage der Gotthardstrasse und wird somit noch besucht. Herr Teufel, der hier an der von ihm eigens für den Reiseverkehr geschaffenen Brücke des öfteren tätig sein soll, lässt sich nicht blicken und somit mache ich mich dann zunächst auf den Weg zurück nach Andermatt, wo ich im örtlichen Coop Proviant für den Anstieg erwerbe. Nachdem ich dann noch das örtliche Gotteshaus besucht habe, mache ich mich sodann auf zurück nach Hospental, passiere jedoch die Jugendherberge und biege am darauffolgenden Kreisverkehr auf die Gotthardbundesstrasse ab. 50 Meter später zeigt mein Neigungsmesser dann irgendetwas

um 10% Steigung an, was mir nach einer Kehre und ein paar hundert Metern einen recht pittoresken Ausblick auf Hospental, die Jugendherberge und das Ursenental beschert. Dann macht die Strasse einen Rechtsknick, passiert einen kurzen Tunnel und findet sich wenig später in einem breiten kargen Tal wieder, in dem es nun stetig bergauf geht. So strampelt ich ein ganzes Weilchen mit einer Geschwindigkeit von 10-15 km/h vor mir hin. Da die Urlaubszeit vorbei ist, lässt es sich auf der Bundesstrasse relativ entspannt fahren. Nachdem ich ca. 500 Höhenmeter absolviert habe passiere ich irgendwo die Sprachgrenze und kann die Bundesstrasse dann bei Höhenmeter 1900 verlassen und auf die Nebenstrecke abbiegen, die wohl die Vorgängerversion der gut ausgebauten neuen Trasse darstellt. Leider ist sie gekopfsteinpflastert. Es sind allerdings auch nur noch 200 Höhenmeter bis zur Passhöhe, das ganze ist also absehbar. Nach insgesamt ca. einer guten Stunde Fahrzeit seit Hospental, erreiche ich die Passhöhe. Wolkenschwaden ziehen über mich hinweg, und lösen sich dann kurz danach auf. Von Süden weht ein warmes Lüftchen hinauf. Da gehtâ€™s Richtung Italien. Nach dem obligatorischen Gipelfoto erreiche ich ein paar Meter hinter dem Pass einen kleinen See und eine kleine Anhäufung von Gebäuden. Das eine ist eine alte Herberge, in einem anderen ist ein sehenswertes Museum untergebracht. Dieses besuche ich und erhalte ausgiebige Informationen zur Geschichte des Passes.

Da mich die knapp 800 Höhenmeter von der Schöllenenschlucht zum Pass irgendwie noch nicht so richtig zufrieden stellen, mache ich dann über ein kleines an der Passhöhe abzweigendes Asphaltsträßchen noch einen Abstecher zum Lago di Sella, einem kleinen abgeschieden gelegenen Stautee auf 2300 m Höhe. Von dort geht es dann nach Rast auf der kleinen Staumauer noch einmal auf Schotter um den See rum, irgendwo dahinter endet dann die befahrbare Trasse. Dann gehtâ€™s zurück und nach einer kurzen Pause auf der Passhöhe in der ich meine Finger darauf vorbereite, dass ihnen gleich verdammt kalt werden wird - ich habe nämlich auf der Abfahrt vom See festgestellt, dass ich meine Handschuhe nicht eingepackt habe, mache ich mich auf den Weg zurück zu meiner Unterkunft. Ich entscheide mich diesmal schon ab der Passhöhe für die Bundesstrasse, da ich das Kopfsteinpflaster meinem Fahrrad nicht bei einer höheren Geschwindigkeit als beim hochfahren antun wollte. Außerdem ist eh wenig Verkehr und die Geschwindigkeitsdifferenz zum motorisierten Verkehr deutlich geringer als beim Hochfahren, so dass man deutlich weniger auf überholende Fahrzeuge achten muss. Mein Fahrradcomputer sagt, dass die Abfahrt ca. 12 Minuten dauert. Meinen Fingern hat's gereicht.

Abends spaziere ich dann noch einmal die paar Stufen zur örtlichen Ruine hinauf, und genieße noch einmal den Ausblick über das Tal.

## Tag 5: Global Warming zum dahinschmelzen

Ich wache ohne Muskelkater auf, was mich endgültig zu der Entscheidung bewegt, die Option Furkatunnel mit der Bahn endgültig zu streichen. Nachdem gestern mir relativ harmlos erschien, traue ich mir die heutige Etappe mit Gepäck auch aus eigener Kraft zu. Ich hatte zuvor noch so einige Zweifel, da ich die Wochen vor der Abfahrt eigentlich viel zu wenig gefahren war und Angst hatte, dass meine Kondition nicht ausreicht. Unbegründet.

Nach Käse-Müsli räume ich dann meine weiträumig verteilten Sachen zusammen, baue mein trockenes Zelt ab und verstauen meine Sachen wie gehabt auf den beiden Gepäckträgern. Nathalie schenkt mir zum Abschied noch eine Schoggi, weil ich ihr bei der Suche nach ihrem vom herbergseigenen Kind verschleppten Schlüssel geholfen habe.

Diesmal biege ich dann am Kreisverkehr rechts ab und erreiche nach ca. 3 km Realp. In

Realp suche ich dann zunächst noch den örtlichen Tante-Emma-Coop auf und versorge mich mit 3 Litern Trinkwasser. Ich halte dies für einen guten Kompromiss zwischen Gewichtsparen und nicht verdursten. Das Wetter ist heute zum Glück, nachdem es gestern schon DEN GANZEN TAG nicht geregnet hat erstmalig richtig schön. Nachdem ich am Ortsausgang von Realp die Autoverladestation des Furkatunnels passiert habe, beginnt die Strasse instantan brutal anzusteigen. Wenig später kann ich hinter mir schon das ganze Tal überblicken. Die Furkastrasse ist, obwohl sie sich auch als Bundesstrasse bezeichnen darf, deutlich schmäler und kehrenreicher als die Gotthardstrasse, aber noch gerade zweispurig. Der Verkehr ist auch hier überschaubar, wodurch ich den Umständen entsprechend entspannt dahinstrapzeln kann. Rechts und links bimmeln Kühe vor sich hin. Zwischenzeitlich überlege ich mir mal ein Stück zu schieben, um mich nicht gleich am unteren Ende des Passes allzu doll zu verausgaben. Ich merke allerdings relativ schnell, dass meine Fahrradschuhe doch eher zum Fahrradfahren als zum Fahrradschieben konstruiert sind und beschließe deshalb wieder zu fahren, was ich dann auch fast den gesamten Rest des Aufstiegs durchhalten sollte. Nach der ersten Kehrengruppe erreiche ich nach ca 500 Höhenmetern den Ort Tiefenbrunn, der eigentlich nur aus einer Gastwirtschaft besteht. Dann sehe ich vormir, allerdings noch in einiger Entfernung bereits die Furka-Passhöhe.

ca 4 km später, für die ich so in etwa noch ein halbes Stündchen brauche, erreiche ich den Prakplatz an der Kantonsgrenze Uri/Wallis. Ich suche mir ein Plätzchen auf einem Felsen und nehme ein wenig feste Nahrung zu mir und genieße dabei den Ausblick auf die sich nun mir präsentierenden schneedeckten 4000er der Walliser und Berner Alpen. Nachdem ich mich satt gegessen und gesehen habe, bereite ich mein Fahrrad auf die nun folgenden 20 km Abfahrt vor und tausche dafür die hinteren Bremsklötze gegen einen Satz der in Andermatt erworbenen aus. Dann mache ich mich auf den ersten Teil der Abfahrt, zunächst bis zum Hotel Belvedere. Von dort führt ein Fussweg hinab zum Rhonegletscher, oder besser gesagt dem, was davon noch übrig ist. Schilder entlang des Weges markieren die Punkte an denen der Weg einst den Gletscher erreichte. Schon das erste, gerade einmal 50 Jahre alt, lässt mich erschrecken. Es steht mehrere Hundert meter vor dem Eingang zur in den Gletscher geschlagenen Eisgrotte. Der Schreck relativiert sich allerdings schon hinter dem nächsten Felsen. Am Schild von 1990.

Nachdem mich der Gletscher wieder ausgespuckt habe und ich mir einen Weg durch die soeben mit einem Postbus eingetroffene Horde Japaner gebahnt habe, stürze ich mich in den eigentlichen Hauptteil der Abfahrt. Diese ist ein ganzes Stück interessanter als die Gotthardnordabfahrt, da beim ersten Abschnitt doch einige Kehren aufweist. Mein Fahrrad freut sich über die neuen Bremsen, da einfach Rollen lassen, wie auf der geraden übersichtlichen Gotthardstrasse hier nicht drin ist. Außerdem sind heute noch zusätzliche 30 kg Gepäck um die Kurven zubringen, und somit heißt es vor jeder Kehre scharf auf höchstens 25 km/h runterzubremsen. Nach ca 800 Höhenmetern erreiche ich den Ort Gletsch, der so heißt, weil der Gletscher hier vor gar nicht so langer Zeit (Mitte des 19. Jhdts) noch endete. Heute muss man viel Phantasie aufbringen, um ihn oben im Hang noch zu sehen. nach kurzem Stopp an der Touriinfo fahre ich weiter talabwärts und erreiche somit das Goms. Dieser Teil des oberen Rhonetals ist vor allem für seine uralten Dörfer mit einer Vielzahl ursprünglicher Holzhäuser bekannt. Nachdem ich eine Unzahl dieser äußerst malerischen Siedlungen passiert habe erreiche ich irgendwann den ersten größeren ort., Fiesch am Eggishorn, wo ich mich auf dem Campingplatz einquartiere.

## Tag 6: Aua, meine Füße

Nachdem die Etappe gestern relativ anspruchsvoll war, habe ich für diesen Tag beschlossen, mein Zelt in Fiesch auf dem Campingplatz stehen zu lassen. Außerdem befindet sich mich ganz in der Nähe des Aletschgletschers, und möchte diesem unbedingt einen Besuch abstauben. Der Aletschgletscher liegt etwas versteckt, "in 2. Reihe". Um ihn sehen zu können, muss ich irgendwie auf den 2000-2500 m hohen Gebirgszug rauf, der sich zwischen Gletscher und Rhonetal erstreckt. Als Ausgangspunkt habe ich mir den Bahnhof des Ortes Betten ausgesucht. Ich plane eine kombinierte Wander-/Seilbahntour, Betten ist der Ausgangspunkt der Seilbahnen zur Bettmeralp und zum Bettmerhorn. Somit packe ich meine Wanderschuhe ein und mache ich mich mit dem Fahrrad auf den Weg zum Bahnhof Betten, ca. 10 km unterhalb von Fiesch. Auf dem Weg kaufe ich noch etwas Proviant für die Wanderung und - ganz wichtig - Pflaster, falls die Blasen, die ich mir am Vortag bei einer kurzen Schiebepassage am Furkapass zugezogen habe, anfangen sollten Ärger zu machen. Zu meiner Überraschung geht es auf den 10 km nach Betten Bahnhof mehr bergab, als ich erwartet habe. Gegen 11 Uhr erreiche ich die Seilbahnstation. Ich parke mein Fahrrad auf dem gigantischen Parkplatz (mit Riesenparkhaus). An der Bahnstation auf gut 800 m Höhe ü. NN hält die Matterhorn-Gotthard-Bahn (Zermatt-Brig-Furkatunnel-Andermatt-Oberalppass-Chur), sowie zwei Großkabinen-Seilbahnen. Diese fahren zunächst zur Bettmeralp (1900m), die eine nonstop, die andere mit Zwischenstop in Betten (1200 m). Von der Bettmeralp kann man die Fahrt dann mit kleinen Kabinen auf das Bettmerhorn (2600 m) fortsetzen, von wo aus man laut meinem Reiseführer eine gute Aussicht auf den Gletscher haben soll.

Ich habe mich allerdings für den Hinweg entschlossen, mich zunächst zu Fuß auf den Weg zu machen, zumindest probeweise, solange meine Füße mitmachen. Zunächst ist alles unproblematisch, es geht eine kleine, stetig solide ansteigende, aber nicht zu steile Teerstraße aufwärts. Ich gewinne zügig Höhe und erreiche nach vielleicht knapp 2 km eine kleine Ansammlung von Häusern. dort endet die Straße und es geht nun auf einem kleinen Trampelpfad durch die Wiesen weiter, der dazu auch noch verdammt steil ist. Nach ein paar Metern, merke ich, wie sich meine Hacken allmählich in Wohlgefallen auflösen. Auf der Teerstraße war es sehr gut gegangen, aber nun, da der Hang steiler wird, drücken die Füße, obwohl meine Wanderschuhe 1a sitzen, doch zu sehr auf die Rückseite meiner Füße und scheuern die Blasen von gestern auf. Ich bekomme Zweifel, ob ich es weiter als bis nach Betten schaffe, oder ob ich nicht bereits ab dort die Seilbahn nehmen muss. Nachdem ich die Hacken mit Pflastern wieder notdürftig zusammengeklebt habe, geht es dann aber wieder - eigentlich sogar sehr gut. Kurz später erreiche ich Betten.

Betten ist ein kleines, sehr idyllisches Örtchen auf ca. 1200 m Höhe. Es besteht fast ausschließlich aus sehr schönen Holzhäusern und liegt abgelegen jeglichen Straßenverkehrs, allerdings gibt es eine kleine einspurige Teerstrasse hinab ins Tal. Ansonsten stellen die Seilbahnen hinunter zum Bahnhof und hinauf zur Bettmeralp die wichtigsten Verkehrsanbindungen dar. Ursprünglich war Betten überwiegend landwirtschaftlich geprägt. Im Winter wohnte man unten in Betten, im Sommer zog man mit dem Vieh hinauf auf die Alp. Dies änderte sich nach dem 2. Weltkrieg mit Aufkommen des Tourismus. Die Bevölkerung des Ortes Betten ist heute, wie in vielen anderen Bergdörfern auch, total überaltert. Allerdings zog es die Jungen hier nicht - wie eigentlich üblich - hinab ins Tal, sondern hinauf auf die Alp, die, mittlerweile zu einer der größten Feriensiedlungen in den Walliser Alpen geworden, eine Vielzahl von Arbeitsplätzen bietet. Auch ich mache mich auf den Weg dorthin, dieser führt mich in weitem Bogen an Bimmelkühen und durch einen größeren Wald hindurch hinauf auf 1900 m Höhe.

Als ich ankomme ist es mittlerweile kurz nach Mittag, und so beschließe ich, die letzte Etappe per Seilbahn zu überwinden. Am Ortsrand der Hotelsiedlung besteige ich die Kleinkabinenbahn, die mich die letzten 700m überwinden lässt. Nach 14 Minuten komme ich an der Bergstation an. Von dort sind es nur noch ein paar Schritte bis sich mir der gewaltige Gletscher einige hundert Meter unter mir präsentiert, der es immerhin bis zum UNESCO-Weltnaturerbe geschafft hat. Nach ausgiebiger Brotzeit erklimme ich dann auf schwindelerregendem Pfad noch die letzten schätzungsweise 100 Höhenmeter hinauf zum Gipfel des Bettmerhorns. Der Rückweg geht dann komplett per Seilbahn von statt. Der Aufstieg per Rad zurück nach Fiesch erfordert dann zugegebenermaßen etwas Durchhaltevermögen.

## Tag 7: Die Großstadt

Am Morgen erwartet mich zunächst ein kleiner Schock an der Rezeption des Campingplatzes. 48 Franken knöpfst man mir dort ab. Also 24 SFr. (entspricht ca. 18 (!!!) Euro) pro Nacht. Schluck! Auf allen bisherigen Plätzen war ich mit 10-12 SFr. dabei. Nun gut, das Sanitärbauwerk war neu, aber ansonsten bot der Platz keinerlei außergewöhnlichen Luxus, wie z.B. ein Schwimmbad oder sowas, was eventuell diesen horrenden Preis hätte rechtfertigen können. Interessant sind vor allem auch die Rechnungsposten, die auftauchen: 3 Franken für einen handelsüblichen Müllsack fand ich schon 'ne Menge. Auch frage ich, was ich für den Punkt "Personen" geboten kam? Die Benutzung der Sanitäranlagen und der anderen Einrichtungen kann es nicht gewesen sein. Die war nämlich mit 3 Franken (pro Nacht natürlich...) extra aufgeführt. Somit lege ich also einen 50 Franken-Schein auf den Tisch. In der Jugendherberge in Hospental habe ich inklusive Frühstück fast das gleiche bezahlt.

Nachdem ich den Schreck überwunden habe, rolle ich talabwärts, biege jedoch als kleinen Abstecher für diesen Tag nach links in das Binntal ab. Nach ein paar Kilometern habe ich die Zivilisation nahezu komplett hinter mir gelassen. Irgendwann verlasse ich die Straße und fahre auf einem mehr oder weniger parallel verlaufenden Schotterweg weiter, der durch ein recht pittoreskes Tal führt. Irgendwann führt dieser mich wieder zurück auf die Straße und bald darauf erreiche ich die Gemeinde Binn. Der Ort lässt sich wohl am besten mit dem Adjektiv "idyllisch" beschreiben; würde der Postbus nicht ein paar mal am Tage eine genetische Verbindung zur Außenwelt darstellen, so würden hier wahrscheinlich binnen weniger Generationen alle gleich aussehen. Ich fahre weiter bis zum Talschluss, unternehme dort eine kleine Wanderung auf dem geologischen Lehrpfad - das Tal ist angeblich eine der reichsten Mineralienfundstellen Europas - und mache mich dann auf die Abfahrt zurück ins Rhonetal. Dieses Mal nehme ich komplett die Straße, wobei ich einen circa 2 km langen Tunnel passieren muss. Da die Strasse allerdings quasi überhaupt nicht befahren ist, ist das unproblematisch. Nach Verlassen des Binnitals biege ich dann wieder Rhone abwärts ab, was mich relativ bald Brig erreichen lässt, den Hauptort des Oberwallis. Da ich seit Zürich eigentlich keinem Stadtluft mehr geschnuppert habe, beschließe ich einen Stadttag einzulegen und quartiere mich auf dem von einer Holländischen Wohnwagengruppe belagerten Campingplatz ein. Anschließend erkunde ich die Stadt, die aber leider nur teilweise attraktiv ist. Die ganz ansehnliche kleine Altstadt wird umringt von architektonischen Fehlgriffen der 60er und 70er Jahre des letzten Jahrhunderts. Ansonsten hält sich der Großstadt-flair aber in Grenzen. Shoppingmöglichkeiten? Fehlanzeige.

## Tag 8: Zurück in die Berge

Da Brig wie gesagt nicht wirklich vom Hocker reißt, mache ich mich am nächsten Tag sofort auf die Weiterreise. Ca. 5 km hinter Brig ruft mir zum zweiten Mal auf dieser Reise das allseits beliebte zumindest in südlichen Gefilden überall bekannte gelb-orange-blaue Logo eines großen deutschen Lebensmittel-Discounters (nein nicht Lidl...) ein freundliches "kauf mich leer!" zu. Die Filiale sieht - genau wie die in Küssnacht - so aus, als ob sie gerade erst eröffnet worden ist. Offenbar steckt das Projekt Aldi-Suisse noch ziemlich in den Kinderschuhen. In der Bevölkerung findet es allerdings breite Akzeptanz. Dies dürfte wohl damit in Zusammenhang stehen, dass der schweizerische Lebensmittelmarkt fürs Übrige quasi vollständig unter den Ketten Migros und Coop aufgeteilt ist, was eine gewisse Willkür bei der Preisgestaltung zulässt. So kann es bei besagten beiden durchaus schonmal vorkommen, dass eine Standard-200g-Packung Aufschnitt 7-10 Sfr. kostet. Aldi Suisse hingegen bietet wie von zu Hause gewohnt gute Qualität zu akzeptablen Preisen, die so in etwa mit denen eines deutschen Edeka vergleichbar sind. Beeindruckend ist das Käsesortiment, das mindestens 4 m Kühlregal für sich allein beansprucht. Vergleicht man mit den Preisen für schweizer Käse in Deutschland, so ist festzustellen, dass dieser hier sogar deutlich günstiger zu haben ist. Das Brot ist sogar frisch. Generell ist sowieso anzumerken, dass erfreulich viele einheimische Produkte zu haben sind.

Somit spuckt mich der Konsumtempel relativ voll bepackt wieder aus, zum Leidwesen meines Fahrrades, das den ganzen Berg wieder schleppen darf. Kurze Zeit nach dem Verlassen des Parkplatzes erreiche ich den Ort Visp. Seit der Passhöhe des Furka habe ich mittlerweile fast 2000 Höhenmeter verloren und befindet mich nun nur noch auf ca. 550 m.ü.NN. Um den sportlichen Anspruch wieder etwas zu steigern, verlasse ich in Visp das Rhonetal und biege nach links in das Tal der Mattervispa einbiege. Dieses beginnt relativ bald nach dem Ortsausgang von Visp steil anzusteigen, was mich nach knapp 10 km bei Stalden bereits eine stattliche Höhe erreicht haben lässt. In St. Nikolaus auf ca 1100m lege ich auf einem komfortabel mit Sitzgelegenheiten und Brunnen ausgestatteten Rastplatz ein ausgiebiges Picknick ein. Frisch gestärkt geht es weiter stetig bergauf. Nach weiteren knapp 10 km mit 10-15 km/h - der Neigungsmesser an meinem Lenker sagt permanent irgendwas zwischen 5 und 10 % - erreiche ich nach einem Weilchen den Ort Randa. Dieser wurde 1991 durch einen gigantischen Bergsturz bekannt, der das Mattroatal für eine Zeit lang komplett von der Außenwelt abschnitt und durch blockieren der Mattervispa zu bedeutenden Überschwemmungen führte. Kurz vor dem Ort liegt tatsächlich rechts der Straße ungefähr der halbe Berg als Schuttkegel in das Tal gestürzt. Straße und Bahnstrecke machen komische Verrenkungen und erklimmen die linke Bergflanke. Die alten Trassen wurden damals verschüttet, und es dürfte in Anbetracht der Unmenge von 30 Millionen m<sup>3</sup> Geröll wohl kaum jemand daran gedacht haben sie wieder frei zu räumen.

## Tag 9: Kucki, die Alpenkönigin

Der nächste Tag beginnt mit einem letzten Versuch das Matterhorn in voller Pracht zu sehen. Es geht etwas besser als am Abend, allerdings bekomme ich kein komplett wolkenfreies Foto. Vielleicht beim nächsten mal... . Anschließend stürze ich mich in die Abfahrt, die mich binnen einer knappen Stunde zurück in die Weinbauregion bringen. Die letzten Kilometer im Tal der Matter Vispa weht mir ein lauwarmer, aber kräftiger Wind entgegen, was meine Bremsen dankend zur Kenntnis nehmen. Nachdem sich schon ein Weilchen Weinberge an den Hängen finden, kann ich bald wieder in das Rhonetal einbiegen. Weiter geht es auf der

breiten Bundesstrasse. Nach einer Weile Weißt mich eine Plakatwand am Strassenrand auf den an jenem Tag stattfindenden Ringkuhkampf in der Gemeinde Raron hin. Mein Reiseführer hatte den Besuch einer solchen Veranstaltung nahegelegt, also mache ich mich auf die Suche nach der etwas versteckt gelegenen "Arena Goler", in der das Spektakel stattfinden soll. Leider lässt die Beschilderung etwas zu wünschen übrig, weshalb ich ein paar Kilometerchen zurück fahren muss, da ich die Abzweigung zur Arena im ersten Anlauf verpasst habe. Offensichtlich ist das Ereignis in der einheimischen Bevölkerung wohl so bekannt, dass es keiner Beschilderung bedarf. Die Freiwillige Feuerwehr versucht der Parksituation Herr zu werden. Ich löhne 10 franken eintritt und suche mir in dem mit wohl einigen Hundert bis wenigen Tausend Zuschauern besetzten Amphitheater. Im Ring finden gerade Vorrundenkämpfe in einer leichteren Gewichtsklasse statt.

Kurz zu den Spielregeln des Ringkuhkampfes - jedenfalls habe ich sie so verstanden - : Zunächst werden ein gutes Dutzend Rindviecher in den Ring geführt. Nachdem sich die Tiere ein Weilchen beschnuppert haben, suchen sich die Tiere einen Kampfpartner und beginnen sich paarweise - unter Aufwirbelung von spektakulären Staubwolken - durch den Ring zu schieben. Zum Teil verhaken sie sich dabei so fest mit den Hörnern, dass es mehrerer kräftiger Helfer bedarf die Tiere wieder zu trennen. In der Regel erkennt ein Tier irgendwann, dass es unterlegen ist, und nimmt reisaus, was dann zum sofortigen ausscheiden führt, d.h. das Tier wird dann aus dem Ring geführt. Stehen Tiere unbeteiligt in der Ecke rum, so gibt das Kampfgericht entweder die Anweisung sie - sofern vorhanden - mit anderen ebenfalls rumstehenden - Tieren zusammenzuführen, oder sie aus dem Rennen zu nehmen. Dies geht solange bis nur noch eine handvoll Tiere übrig ist, die sich dann für die nächste Runde qualifiziert haben, bzw. im Finale dann für die Podiumsplätze. Ich schaue mir das Spektakel ein ganzes Weilhn an und bekomme so sogar noch das Finale der ersten Geswichtsklasse mit.

Besorgte Tierfreunde seien übrigens beruhigt: Die Kämpfe entsprechen bei den Eringer-Kühen ganz normalen Rangordnungskämpfen, wie sie auf jeder idyllischen Alpenwiese stattfinden. Es wurde kein Tier verletzt. Schaden entstand lediglich an dem 7,5-Tonner, auf dessen Ladefläche das Kampfgericht Platz genommen hatte, als ein erboster Landwirt unter wüsten Beschimpfungen, die hier aus Gründen des Jugendschutzes nicht im Wortlaut wiedergegeben werden sollen, mit seinem Treibestock auf die Frontverkleidung einzuschlagen begann. Vielleicht hätte man ihm den Knüppel doch nicht wiedergeben sollen, nachdem er ihn wenige Minuten zuvor - seine Kuh aus dem Ring führend - in hohem Bogen in Richtung LKW ins Publikum geschleudert hatte? Der gute Mann hatte irrtümlich angenommen, dass sein Tier vom Kampfgericht aus dem Rennen genommen worden war.

In Anbetracht sich ankündigenden Regens mache ich mich dann nach dem finale der ersten Gewichtsklasse auf die Weiterreise. Der Wind bläst weiter kräftig von hinten und lässt in Kombination mit dem guten Asphalt der Nationalstrasse 9 und dem Trainingseffekt aus den Anstiegen der letzten Tage das Tacho beständig zwischen 30 und 40 km/h pendeln, was ein zügiges klettern des Kilometerstandes zur Folge hat. Und dann urplötzlich ist auf einmal alles anders. In Sierre (zu deutsch "Siders") begrüßen mich auf einmal "Boulangerien" am Strassenrand, und auch die Architektur mutet auf einmal sehr französisch an - was in Städten größer 20.00 Einwohner nicht unbedingt ein Kompliment sein muss (mangels eigener Erfahrungen mit Frankreich verlasse ich mich hier einmal auf das, was man aus Erzählungen und Schulbüchern kennt...). jedenfalls wirkt alles urplötzlich nicht mehr Alpenländisch, auch wenn rechts und links des des Rhonetals immernoch ansehnliche Höhen erreicht werden. Die unteren Teile des Tales werden nun von Fendant und DÃ'le bedeckt, und die fortgeschrittene

Jahreszeit lädt zum probieren ein.

Gegen Abend erreiche ich rechtzeitig das angestrebte Etappenziel Sion, die Kantonshauptstadt des Wallis. Ich lasse die historische Altstadt zunächst links (bzw. rechts) liegen und quartiere mich auf dem Campingplatz "Les Äžles" in einem Naherholungsgebiet etwas außerhalb der Stadt ein. Mit den doch - wie ich erschreckt feststellen muss - schon sehr eingestaubten Rudimenten meiner eindrucksollen Französischkarriere (neben Physik das einzige Fach in dem es mir jemals gelungen ist eine 6 zu schreiben - als ich dann irgendwann bei den Klausuren die Fragen auf dem Aufgabenzettel nicht einmal mehr ansatzweise verstand, habe ich das Fach abgewählt...) gelingt es mir immerhin die junge Rezeptionistin so zu beeindrucken, dass sie mir ein Plätzchen für 2 Nächte zuweist. Nach einem verdienten Nachtmahl bette ich mich in meinen Schlafsack. Es setzt wieder regen ein.

## Tag 10: Bienvenue en Suisse français

Es regnet nach wie vor, wenn auch mit längeren Unterbrechungen. Ich überlege, ob ich den Tag nutze, um mir Sion anzuschauen, oder um noch einmal in eines der Seitentäler zu fahren, entscheide mich dann aber doch letztlich für Sion. Die Stadt versprüht schon einen sehr südlichen Charme und ist durchaus nett anzuschauen. Ich besichtige zunächst die Kathedrale Notre-Dame-du-Glarier. Außerdem bummele ich durch die Strassen der Altstadt und mache einen Aufstieg zur etwas oberhalb der Altstadt gelegenen Ruine des ehemaligen bischöflichen Schlosses aus dem 13. Jahrhundert.

## Tag 11: Lang lebe deutsches Bier

Bei mäßigen Wetterverhältnissen und nach wie vor recht kräftigem Wind, dieses Mal allerdings aus der falschen Richtung, trägt Speedy mich weiter rhoneabwärts, Vorbei an Martigny nach Montreux, wo mich nach langer Zeit (nach Zürich) mal wieder ein wenig Urbanität erwartet. Montreux hört sich zwar teuer an, ich kann aber nicht bestätigen, dass man hier zwangsläufig viel Geld lassen muss, im Gegenteil, das Finanzbudget kann hier sogar unerwartet positiv beeinflusst werden. Auf einer Pause am Genfer-See-Ufer passiert es. Ein Araber kommt mit dem Grinsen, das in dieser Form wohl nur Araber beherrschen auf mich zu. Er ist relativ legere gekleidet, sieht aber durchaus wohlhabend aus. "Hi, where are you from?"

"Northern Germany, but for the last one and a half weeks I've been on a Trip round Switzerland"

Ich zeige ihm die gefahrene Strecke auf der Karte und erkläre ihm meine bisherigen Stationen. Er selbst stammt, wie ich erfahre aus Saudi-Arabien und ist zu einem "medical check" in die Schweiz gekommen und genießt jetzt noch ein paar Tage Urlaub. Deutsches Bier findet er total toll, was mich dann doch etwas überrascht, da Saudi-Arabien ja ansonsten nicht so die Biertrinker Nation ist (Alkoholgenuss ist in Saudi Arabien streng verboten, der Handel steht meines Wissens nach sogar unter Todesstrafe...).

"Would it be Ok if I spend a drink for you?"

"Yes, of course, why not?"

Er greift in Seine Jackentasche, wo er offenbar einige lose Geldscheine stecken hat. Er zieht einen heraus und übbereicht ihn mir mit den Worten "for a drink". Ich schaue auf den Schein. 100 Franken. Ich schaue ihn zunächst etwas fragend an, und vermute, dass er sich mangels

Erfahrung mit der fremden Währung im Schein vergriffen hat.

"That'll be a big drink..."

"Oh No, no problem, it's ok, no problem..."

Mmmmmhhh, na gut, wenn er meint... . Mangels Transportkapazität zum aktuellen Zeitpunkt wird ein Teil des Scheines später in Schaffhausen in 2 Flaschen schweizerischen Rotwein fließen.

Mit nun wieder recht gut gefülltem Portemonnaie fahre ich anschließend noch ein Stück weiter am Lac Leman entlang und überlege, ob ich mir in der Nähe einen Platz zum nächtigen suche, oder ob ich es noch bis in den Kanton Fribourg schaffe. Ich entschließe mich zu Variante 2, was zunächst mit einer seeeeeeeehrrrrrr langanhaltenden Steigung belohnt wird. Auf selbiger erwischt es mein Kettenverschlußglied, welches auf der einen Seite bricht. Ich verfluche die Kieler Fahrradgeschäfte, die mir somit nun zusammen mir den Bremsbelägen, die nach 500 km keine mehr waren, schon 2 kleine aber entscheidende Bauteile, die qualitativ unter aller Sau waren, verkauft haben. Von nun an wird die Kette also an einer Stelle nur noch auf der einen Seite zusammengehalten, was dem Fahr- und vor allem dem Schaltverhalten - nur sehr bedingt zuträglich ist. Da die Strecke zwischen dem stark besiedeltem Seeufer und Chatel-Saint-Denis, dem nächsten größere Ort nur von vereinzelten Gehöften gesäumt wird, habe ich zunächst keine andere Wahl, als kettenschonend weiterzufahren, sprich wenig zu schalten und viel zu schieben. Ich bin zwar, da die Sonne sich allmählich schon dem Untergang nähert, nicht allzu optimistisch in Chatel-Saint-Denis noch einen offenen Fahrradladen zu finden, da der Ort aber auch einen Campingplatz sein Eigen nennt, plane ich dort zu übernachten, und am nächsten Morgen mein Glück zu versuchen.

In der Dämmerung erreiche ich den Ort, der ungefähr die erwartete Größe aufweist. Der Campingplatz liegt etwas außerhalb, Die Rezeption ist unbesetzt und der Platz sieht nach einem fast reinen Dauercamperplatz aus. Ich beschließe nach kurzem Überlegen, zu versuchen, bis nach Gruyere weiter zu fahren. Auf dem Weg dorthin wird es dunkel, die Strecke führt durch ziemliche Einöde und relativ langweilige Landschaft. Alles in allem bin ich relativ froh, als ich es um kurz nach 22 Uhr nach knapp 110 km geschafft habe mein Zelt aufzubauen.

## Tag 12: Hauptstadtf flair

Der nächste Tag beginnt mit dem Besuch des kleinen örtlichen Fahrradladens des 3 km zurück gelegenen Örtleins Bulle. Dort spricht man Französisch. Ausschließlich versteht sich. Super Sache! Wo doch jeder weiß, was "Kettenverschlußglied" auf französisch heißt. In der Schule lernt man ja sinnigerweise nur so Nützliche Vokabeln wie "des artichots" (Artischocken) oder "faire du troitoire" (auf den Strich gehen). Mit Händen und Füßen und durch verzweifeltes Zeigen auf die zerfetzte Kette versteht der Verkäufer dennoch relativ rasch was Sache ist. kurze Zeit später verlasse ich mit einem Fahrrad, das jetzt wieder Geschwindigkeiten oberhalb von 30 km/h erreichen kann und der Information, dass es auf direktem wege nach Schaffhausen noch 228 km wären, den Werkstattladen. Mein nächstes Ziel ist wieder im Nachbarort Gruyere, dessen Ortskern (der Campingplatz lag etwas außerhalb) ich jetzt ansteuere. Dieses liegt auf einer kleinen steilen Anhöhe, die sich ca. 100 m über das Tal erhebt, und auf der sich, von einer Mauer umringt, ein schmuckes Altstädtchen verbirgt (sofern man bei 1500 Einwohnern schon von einer Stadt sprechen

kann...). Gekrönt wird das Ensemble von Chateau Gruyere (1139 erbaut, 1493 abgebrannt und wiederaufgebaut), dessen Besuch der Reisende auf keinen Fall verpassen sollte.

Nach vollendeter Schlossbesichtigung rolle ich bergab und bringe mein Fahrrad vor der direkt am Fuße des Altstadthügels gelegenen Käserei zum stehen. Leider teilt man mir mit, dass die Käser derzeit Mittagspause hätten und es damit derzeit leider nur stehende Produktionsanlagen zu sehen gäbe, was nach Auskunft der Frau an der Kasse nicht sonderlich spannen sei. Da ich noch ein paar Kilometerchen für den Tag geplant habe und deshalb keine 2 Stunden warten möchte, verzichte ich auf eine Besichtigung. Stattdessen rolle ich Zügig die gut 30 km ins nahegelegene Fribourg - oder wie der wunderschöne deutsch Name lautet "Freiburg im Üechtland". Die Stadt wird übrigens von der Sprachgrenze durchschnitten, weshalb wirklich beide Bezeichnungen Sinn machen. Wider erwartet erwartet mich in der 33.000-Einwohnerstadt das pralle Leben, was wohl im wesentlichen darauf zurückzuführen ist, dass die Stadt Universitätsstandort ist. Zunächst verirre ich mich ein wenig, folge einer verlockenden Abfahrt, und lande zunächst in dem idyllischen Stadtteil Neuveville, der in einer schleife der Sarine vor sich hin schlängelt. Die Innenstadt liegt nur ca 100 m nördlich und ungefähr genausoweit oberhalb. Da die Standseilbahn, die kurioserweise mit Abwasser angetrieben wird, dummerweise keine fahrräder befördert schleppe ich mich also den steilen Anstieg nach oben aus eigener Kraft nach oben. Dort erwartet mich die eigentliche Innenstadt mit einer sehr belebten Fußgängerzone, in der ich neben einem fliegenden Minibagger nach langer Zeit mal wieder ein mehrstöckiges Kaufhaus erblicke (immerhin 5 Etagen!!!). Den Abschluss der Stadtbesichtigung stellt eine Besteigung des Turmes der Kathedrale St-Nikolas dar, von dessen Aussichtsplattform sich ein reizvoller Rundumblick über die Stadt offenbart. Dann geht es zurück aufs Rad und weiter durch seichte Hügellandschaft, bis ich am Abend die Weltmetropole Bern erreiche, wohl eine der provinziellsten Hauptstädte der Welt. Nachdem das Zelt auf dem Campingplatz im Stadtteil Wabern aufgestellt ist, mache ich mich nochmal auf den Weg in die Innenstadt und schaue mir Bärengraben, Zyttgloggeturm und - etwas gruselig - den "Kindlifresserbrunnen" an.

## Tag 13: Bodo mit dem Bagger

Bei Tag ist die Fußgängerzone deutlich belebter. Außerdem merkt man dann auch, dass es gar keine Fußgängerzone ist, sondern nur eine Einkaufsstraße mit geringem KFZ-Aufkommen. Nach kurzem Aufenthalt finde ich mich wenig später auf der Bundesstraße 1 in nördlicher Richtung die Stadt verlassend wieder, biege dann nach einigen Kilometern auf die B 12 ab, und erreiche nach 30 km in einer Landschaft, die so langweilig ist, wie es wohl kaum jemand in der Schweiz erwarten würde, das schmucke Barockstädtchen Solothurn, wo ich es mir nicht nehmen lasse einmal die Innenstadt zu durchqueren. danach geht es auf der Schweizer Veloroute 54 ("Jurasüdfußroute") weiter, immer die Berge des Schweizer Jura zur Linken und die weite flachere Landschaft zur Rechten. Nach einiger Zeit erreiche ich Olten, das wohl nur als Bahnknotenpunkt ernstzunehmende Bedeutung hat. Ansonsten ist es eher eine Kleinstadt wie viele. kurz darauf erreiche ich nach 140 km an diesem Tag den Ort Baden, kurz vor Zürich an der Limmat gelegen. Da der örtliche Campingplatz bereits von etwa einem Meter hohen Gras überwuchert ist, und ich am nächsten Tag entspannt die letzten Kilometer unter die Räder nehmen möchte, quartiere ich mich in der örtlichen sehr komfortablen Jugendherberge ein. das Zimmer teile ich mir mit einem sehr wortkargen und ziemlich komischen hannoveraner Baggerfahrer.

## **Tag 14: Zurück am Rhein**

Baden ist nicht so spannend, und so mache ich mich nach dem Frühstück relativ bald auf den Weg Richtung Norden. Über Nebenstraßen schlage ich mich durch nach Eglisau und dann weiter nach Rafz, wo ich die schweizerisch-deutsche Grenze passiere. Ich schnuppere allerdings nur kurz deutsche Luft, es ist nur ein kleiner "Zipfel", der hier in die Schweiz hineinragt, nur eine kleine Landstraße führt aus dem Zipfel richtung "Restdeutschland" hinaus, während der Hauptverkehr auf der B 27 von der Schweiz in die Schweiz fließt. Ca. 5 km später hat der Spuk ein Ende; ich reise bei Neuhausen zurück in die Schweiz aus und stehe kurz darauf zum zweiten Mal auf dieser Reise am Rheinfall. Zwischen dieser und der gegenüberliegenden Rheinseite liegen somit quasi ziemlich genau 1000 km.

Nachdem ich einige Zeit dem Rauschen der Wassermassen gelauscht habe, schließt sich kurze Zeit später an einer Straßenkreuzung in Schaffhausen der Kreis und ich treffe auf meine eigene Route. Ich quartiere mich für eine Nacht noch einmal auf dem Campingplatz der Stadt ein. Die Saison geht zu Ende. Es ist das letzte Öffnungwochenende und ich bin somit einer der letzten Gäste. Die Etappe war mit gut 50 km nach den 140km eine nette Erholung. Mein Zelt ist schon am frühen Nachmittag auf dem Campingplatz aufgebaut, und ich habe Somit noch den Rest des Tages Zeit, mir in Ruhe und ohne Gepäck Schaffhausen anzuschauen. Tag 14: Zurück am Rhein

Baden ist nicht so spannend, und so mache ich mich nach dem Frühstück relativ bald auf den Weg Richtung Norden. Über Nebenstraßen schlage ich mich durch nach Eglisau und dann weiter nach Rafz, wo ich die schweizerisch-deutsche Grenze passiere. Ich schnuppere allerdings nur kurz deutsche Luft, es ist nur ein kleiner "Zipfel", der hier in die Schweiz hineinragt, nur eine kleine Landstraße führt aus dem Zipfel richtung "Restdeutschland" hinaus, während der Hauptverkehr auf der B 27 von der Schweiz in die Schweiz fließt. Ca. 5 km später hat der Spuk ein Ende; ich reise bei Neuhausen zurück in die Schweiz aus und stehe kurz darauf zum zweiten Mal auf dieser Reise am Rheinfall. Zwischen dieser und der gegenüberliegenden Rheinseite liegen somit quasi ziemlich genau 1000 km.

Nachdem ich einige Zeit dem Rauschen der Wassermassen gelauscht habe, schließt sich kurze Zeit später an einer Straßenkreuzung in Schaffhausen der Kreis und ich treffe auf meine eigene Route. Ich quartiere mich für eine Nacht noch einmal auf dem Campingplatz der Stadt ein. Die Saison geht zu Ende. Es ist das letzte Öffnungwochenende und ich bin somit einer der letzten Gäste. Die Etappe war mit gut 50 km nach den 140km eine nette Erholung. Mein Zelt ist schon am frühen Nachmittag auf dem Campingplatz aufgebaut, und ich habe Somit noch den Rest des Tages Zeit, mir in Ruhe und ohne Gepäck Schaffhausen anzuschauen.

## **Tag 15: Grenzhopping: In welchem Staat bin ich denn grade?**

Nach dem Abbau geht es weiter Rheinaufwärts. Kurz hinter Schaffhausen reise ich nach Deutschland ein. Allerdings merke ich davon nix. Nur stelle ich irgendwie auf einmal erstaunt fest, dass die Straßenschilder gewechselt haben. Ich befindet mich nun in der Gemeinde Büsingen, der einzigen Gemeinde Deutschlands mit eigenem Autokennzeichen. Diesen Sonderstatus und das Fehlen jeglicher Grenzkontrollen verdankt Büsingen der Tatsache, dass es komplett von Schweizer Territorium umgeben ist. Schnuckelige 17km misst die Grenze der Enklave, die gleichzeitig Gemeinde-, Staats- und EU-Außengrenze ist. Irgendwo

innerhalb besagten Stückchen Landes biege ich auf einen Waldweg ein. Nach Passage des Wäldleins führt der Schotterweg einige Meter über eine Wiese. Auf dieser passiere ich einen Schlagbaum und ein Schild mit der Aufschrift "Bundesrepublik Deutschland". Jetzt bin ich verwirrt, wähnte ich mich doch schon seit einiger Zeit dort. Was mir nicht aufgefallen war: 200m zuvor habe ich mit der Waldgrenze auch ein weiteres Mal die EU-Außengrenze passiert, und befand mich somit für 200m wieder auf schweizerischem Territorium. Es war das erste Mal in meinem Leben, dass ich dachte, mich in einem anderen Staat zu befinden, als ich es wirklich bin. Ich gehe mal davon aus, dass man in Büsingens bis heute so gut wie ausschließlich vom Schmuggel lebt... und wenn nicht, dann hat man selber Schuld.

Die nächste Grenzüberquerung erfolgt mitten im Wald, ebenso ungesichert wie die vorherigen. So allmählich geht mein Vertrauen in die angeblich doch ach so toll gesicherten EU-Aussengrenzen den Bach hinunter. Man könnte glatt anfangen sich zu ärgern, dass man keierlei Drogen oder Hehlerware mit sich führt. Nach einiger Zeit erreiche ich mit Stein am Rhein ein Zwischenziel des heutigen Tages. Die pittoreske Fachwerk-Altstadt ist ihr großer Besuchermagnet. Mit Ausnahme der leichten Verrottenburgobdertauberung ist es auch wirklich recht nett.

Nach kurzem Ergötzen an historischer Bausubstanz erfolgt kurze Zeit später bei Ramsen - man kennt es vom Hinweg - die ultimativ letzte Grenzquerung dieser Reise. Wie sich herausstellt, hätte man den Weg von Singen nach Ramsen vor zwei Wochen deutlich kürzer haben können. Am noch nicht allzuweit fortgeschrittenen Nachmittag checke ich in der Jugendherberge Singen ein. Den Rest des Nachmittags erfreue ich mich zunächst an der belebten Innenstadt Singens. Nun mag der geneigte Leser denken, dass Singen vorsichtig ausgedrückt nicht sooooooo die Weltmetropole ist, nach 2 Wochen Schweiz kommt einem ein standardgemäß Deutscher Mittelstadt-Karstadt aber schon vor wie das reinste Shopping-Paradies. Um den sportlichen Teil nicht am letzten Tag noch zu kurz kommen zu lassen, erklimme ich noch den Hohentwiel. Wer sich näher über diesen informieren möchte, wird bei Wikipedia auf die Information stoßen, dass es sich hierbei um den "Schlotpfropfen" eines ausgedienten Vulkankegels handelt (diese Information an sich mag zwar vermutlich nur für den wie mich geologisch vorbelasteten Leser von Interesse sein, aber das schöne Wort "Schlotpfropfen" konnte ich einfach nicht ungenutzt bei Wikipedia verstauben lassen ;-)). Oben gibt es eine Burgruine, und einen netten Ausblick über den Hegau, den Bodensee, und ein letztes Mal zurück auf die schweizerische Voralpen-Hügellandschaft, die mich in den letzten Tagen seit Fribourg begleitet hat.

Und das wars dann auch schon. Tag 15 lohnt bereits der Überschrift nicht mehr. Er besteht eigentlich nur noch darin, dass ich mich von 101 083 durch Deutschland ziehen lasse. Wieder komme ich in den Genus des Ausflugspakets "einhundert deutsche Kleinstadtbahnhöfe" und so dauert es bis zum Abend, bis mich der herbstliche Norden zurück hat.