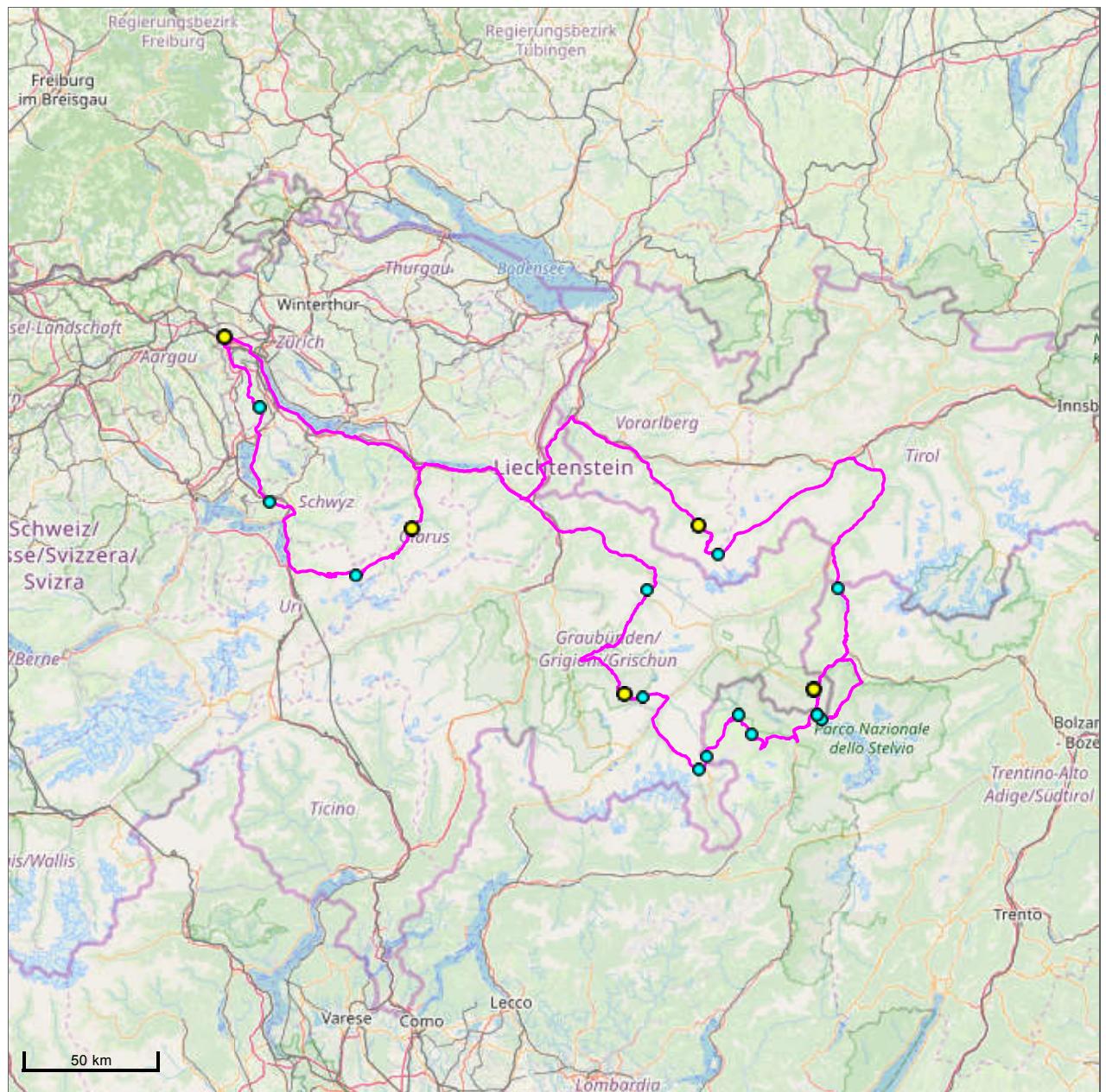
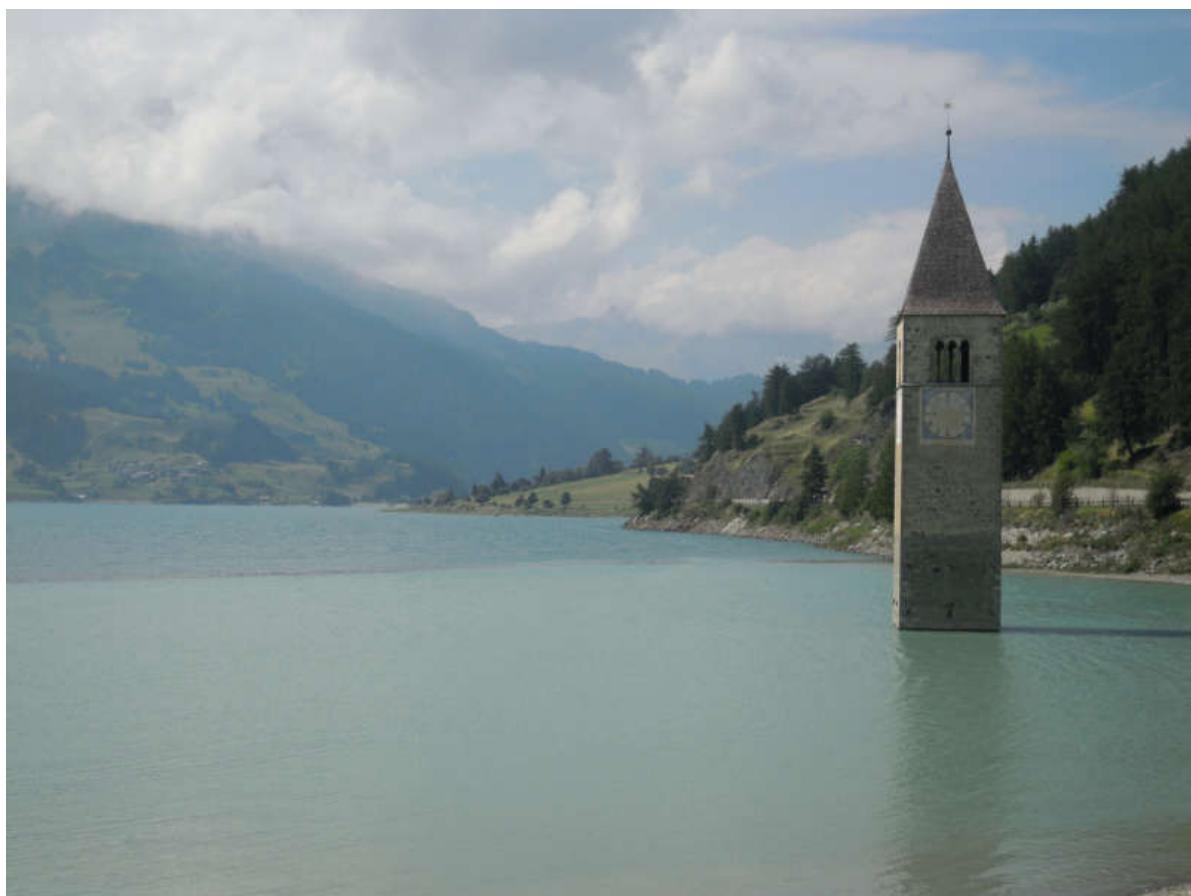
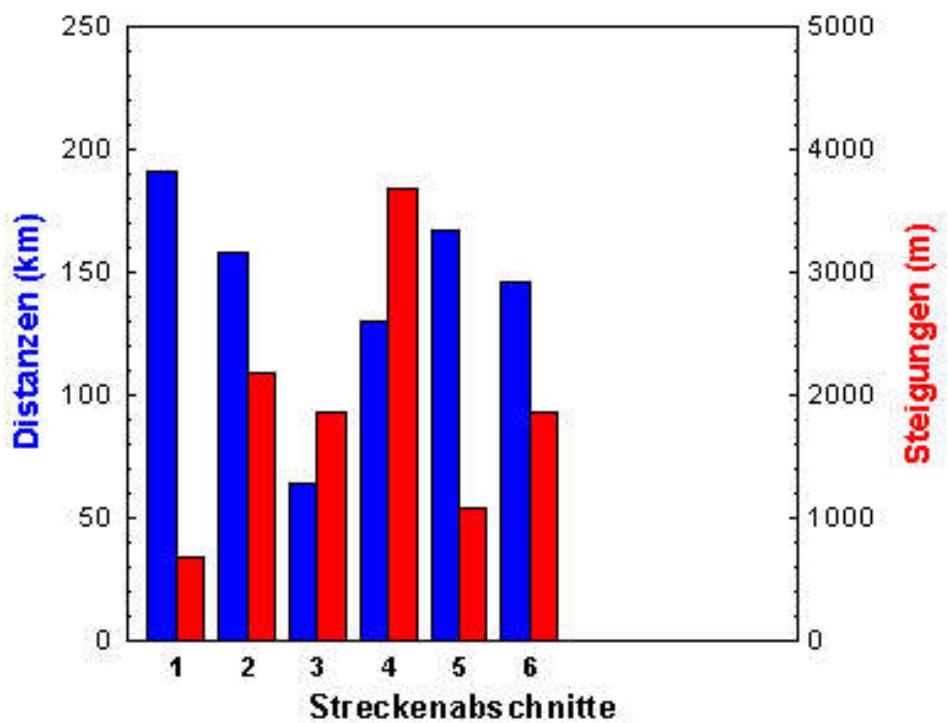


# Fahrrad-Tour 1994, 17 - 23 Juli

Patrick Schleppi

Strecke	Distanz (km)	Steigung (m)
Oetwil a.d.L. - Sargans - Gaschurn	191	880
Gaschurn - Bielerhöhe - Reschen - Sta Maria	156	2290
Sta Maria - Stelvio - Umbrail - Sta Maria	64	1870
Sta Maria - Umbrail - Foscagno - Bernina - Albula - Preda	131	3670
Preda - Davos - Leuggelbach	166	1140
Leuggelbach - Klausen - Oetwil a.d.L.	144	2040
<b>Total</b>	<b>852</b>	<b>11890</b>





Der Kirchturm von Graun teilweise unter dem Wasser vom Reschensee

## Strecke 1 (17. Juli 1994): Oetwil a.d.L. - Sargans - Gaschurn

Die Vorbereitungen dieser Fahrradtour waren alles andere als geruhsam. Am Abend vor der Abfahrt (an einem Samstag) musste ich nämlich zuerst an meinem Arbeitsplatz vorbeigehen, um ein Experiment zu überprüfen. Danach fuhr ich in die Stadt hinein, um mir dort die Haare schneiden zu lassen. Dann aber wollte ich noch mit ein paar Kollegen zusammen den Zürichsee überqueren, wobei ich gerade rechtzeitig in Horgen, unserem vereinbarten Treffpunkt, eintraf. Mit ihnen zusammen schwamm ich die 2,5 km weit nach Feldmeilen. Die Strecke zurück nach Horgen fuhren wir auf unseren Begleit-Booten. Schliesslich veranstalteten wir noch eine Grill-Party am Seeufer. Als ich wieder zu Hause ankam, war es schon 21 Uhr. Mit einer Schnittwunde am grossen Zeh, die ich mir am Seestrand geholt hatte, befand ich mich in der Lage, dass ich noch immer nichts für meine Fahrradtour gepackt hatte.

Nun denn, trotzdem gelang es mir am nächsten Morgen um 06.30 Uhr loszufahren. Das Wetter zeigte sich von der freundlichen Seite; dabei wurde es zunehmend wärmer. Ich radelte zunächst Richtung Zürich, dann dem See entlang. Dieser Teil der Strecke ist recht flach, denn ich radelte am Ufer von Seen und Flüssen. Zudem verlief mein Weg ziemlich parallel zur Autobahn mit dem Vorteil, dass sich der Verkehr dort zusammenballte und meine Fahrt vor Abgasen verschonte. Erst nach Bludenz, welches sich bereits in Österreich befindet, änderte sich die Verkehrslage; dort herrschte nämlich ein reger Sonntagsverkehr. Die Strasse stieg langsam an, sodass ich die Müdigkeit in den Beinen spürte. Das Montafon ist ausgesprochen touristisiert und die Österreicher ebenso gastfreundlich. Deshalb befinden sich entlang der Strasse nicht nur Hotels, sondern auch Gästezimmer. Es ist jeweils deutlich zu erkennen, ob es noch freie Zimmer gibt oder nicht. Auf diese Weise entstehen bei der Suche nach einer Unterkunft kaum Schwierigkeiten.

	Distanz (km)	Höhe (m)	Steigung (m)
Oetwil a.d.L.	0	420	
Geroldswil	1	400	
Höngg (Zürich)	7	430	30
Altstetten (Zürich)	10	400	
Pfäffikon	46	420	20
Lachen	52	410	
Siebnen	56	450	40
Buttikon	61	420	
Reichenburg	63	440	20
Allmeind (Bilten)	66	420	
Oberbilten	68	450	30
Rüti (Bilten)	69	420	
Mülital	81	460	40
Mühlehorn	82	420	
Mels	108	490	70
Vaduz	126	460	
Möliholz	128	470	10
Schaan	130	450	
Forstwald	131	470	20
Äscher	133	450	
Nendeln	134	470	20
Nendeln	135	450	
Tisis	139	500	50
Feldkirch	141	460	
Bludenz	163	570	110
St. Anton	169	640	70
St. Anton	170	620	
Gaschurn	191	970	350
<b>Total</b>	<b>191</b>		<b>880</b>



## Strecke 2 (18. Juli 1994): Gaschurn - Bielerhöhe - Reschen - Sta Maria

Nach einer wohligen Nacht und einem leckeren Frühstück fühlte ich mich fit für den ersten Anstieg. Sowohl die Route über den Arlberg als auch die Silvretta- Hochstrasse über die Bieler Höhe führen von Bludenz nach Landeck. Da der Arlberg die kürzere und bessere Durchfahrtsstrasse ist, trifft man nur auf touristischen Verkehr auf der Bieler Höhe. Hingegen verwirrten während dem Anstieg unwiderstehliche Walderbeeren, die den Weg säumten, meine Sinne. Oben auf dem Gipfel gönnte ich mir eine Rast, einerseits um den See und das Stauwehr anzusehen, anderseits um die technischen Erläuterungen zu diesem hydroelektrischen Bauwerk zu studieren.

Das Paznaun-Tal auf der anderen Seite der Anhöhe ist schlicht und einfach wundervoll. Ich schätzte diese Wegstrecke... bis zu dem Moment, wo sie sich mit der Arlberg-Route wieder vereinte. Von Landeck erinnere ich mich nur vom starken Verkehr und von Rotlichtern. Der neuerliche Anstieg im Inn-Tal besteht vor allem aus der Hauptstrasse. Auf diese Weise näherte ich mich wieder der Schweiz, wobei ich gegen Italien zu hielt; nämlich Richtung Launders. Unterwegs musste ich anhalten, um vor einem Gewitter Zuflucht zu suchen; dann aber erreichte ich die Landesgrenze auf dem Reschen-Pass. Während meiner Fahrt nieselte es unaufhörlich. Im Vorbeifahren erkannte ich den berühmten Kirchturm im See, das einzig sichtbare Merkmal des ehemaligen Dorfes, das im Stausee versunken musste. Bevor ich Mals erreichte, fiel erneut starker Regen. Durchfroren begab ich mich in eine Gaststätte, um mir einen heißen Tee zu genehmigen. Zwar tat mir dies gut; dennoch fühlte ich noch immer die Kälte in meinem Körper, als ich mich auf den Sattel schwang: Meine Beinmuskeln schmerzten, was sich natürlich dadurch nicht verbesserte, dass ich den Anstieg Richtung Münster in Angriff nahm. Auf diese Weise gelangte ich zurück in die Schweiz. In Sta. Maria gab es noch genau ein einziges freies Bett, was für mich natürlich genügte.

	Distanz (km)	Höhe (m)	Steigung (m)
Gaschurn	0	970	
Partenen	3	1030	60
Vermunddamm	12	1740	710
<b>Bielerhöhe</b>	<b>19</b>	<b>2040</b>	<b>300</b>
Engadiner Hütte	21	1870	
Wirl	28	1630	
Tschafein	31	1540	
Aussertschafein	32	1550	10
Ebene (Ischgl)	43	1270	
Ulmicher Wald	44	1290	20
See	57	1030	
Trisannabrücke	62	860	
Pians	63	900	40
Landeck	68	790	
Ried	84	880	90
Pfunds	99	970	90
Rauth	102	990	20
Nauders	112	1340	350
<b>Passo di Rèsia</b>	<b>118</b>	<b>1510</b>	<b>170</b>
S. Valentino	128	1470	
Burgùsio	137	1210	
S. Cesario (Laüdes)	143	950	
Tubre	150	1240	290
Sta Maria	156	1380	140
<b>Total</b>	<b>156</b>		<b>2290</b>



## Strecke 3 (19. Juli 1994): Sta Maria - Stelvio - Umbrail - Sta Maria

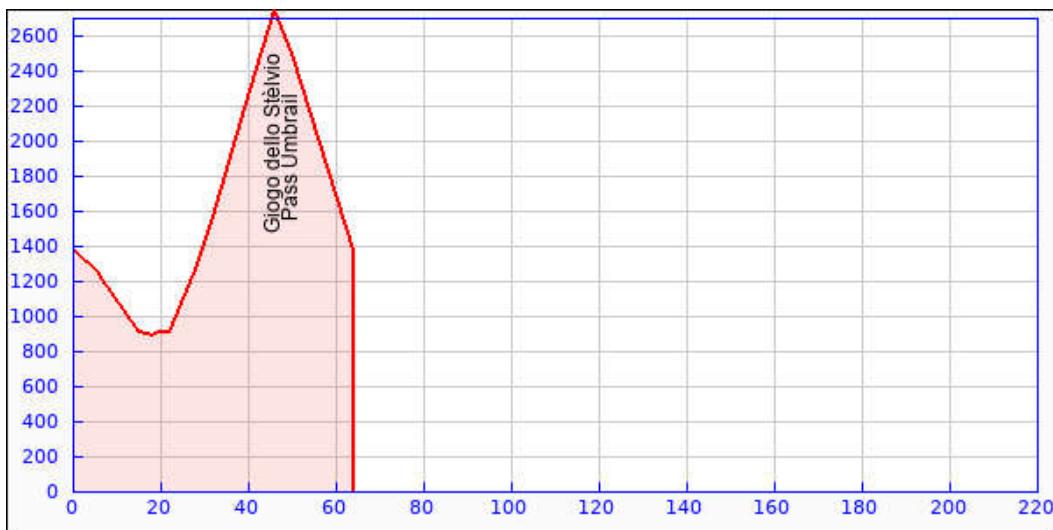
Der dritte Steckenabschnitt schliesst sich in sich selber durch einen einzigen Pass. Dennoch ist es kein Geringerer als das Stilfserjoch. Als ich startete, donnerten erneut Gewitter herunter und der Himmel war wolkenbehangen. Zuerst musste ich ins Vischgau hinunter fahren. Nach einer ebenen Wegstrecke im Tal erreichte ich Prad am Fuss des Stilfserjochs. Von dort aus sind es beachtliche 1850 m, die es zu erklimmen galt: Von Trafoi an zählt die Strecke ganze 40 Windungen! In den Kurven stehen jeweils Markiersteine. Auch die Höhe über Meer ist häufig darauf angegeben, was die Überwachung der Steigung zum Gipfel erleichtert. Ich überholte mehrere Gruppen von Velofahrern. Leider liessen sich diese von Autos begleiten. Eines davon überholte mich laufend, nur um mich anschliessend gleich häufig wieder vorbei zu lassen. Abgesehen von diesem ausgesprochen lästigen Spiel gab es kaum Autos auf der Strecke.

Der Himmel war nach wie vor bedeckt, die Luft frisch: Ausgezeichnete Bedingungen für den Aufstieg. Die Windungen folgten einander in immer enger werdender Abfolge. Bis zum Gipfel gönnte ich mir keine Pause. Oben angekommen trank ich eine Tasse Tee und versuchte mich zu trocknen - denn Schweiss und kalter Wind ergeben ein ungutes Gemisch - zudem kaufte ich Postkarten. Es wird behauptet, das Stilfserjoch sei der höchste Pass in Europa. Offensichtlich gilt dies nicht gegenüber von Saumpfaden und anderen ungeteerten Strassen. Zudem vergessen die Italiener den französischen Iseran-Pass in die Betrachtungen einzubeziehen, der 7 m höher ist (und die Bonette, die 44 m höher ist, aber streng genommen kein Pass sondern ein Gipfel).

Nach einer kurzen Abfahrt Richtung Umbrail-Pass fand ich die Grenze geschlossen vor. Die Zollbeamten liessen mich wissen, dass ein Erdrutsch stattgefunden hatte und die Strasse nach Sta. Maria zur Zeit gerade wieder hergestellt wurde. Nach einem kurzen Wortwechsel durfte ich dennoch an ihnen vorbei gehen; sie erlaubten mir nämlich, mein Fahrrad über den Erdwall zu stossen.

Im Verlauf des Nachmittags regnete es von Neuem. Ich war jedoch bereits in mein Hotel in Sta. Maria zurückgekehrt.

	Distanz (km)	Höhe (m)	Steigung (m)
Sta Maria	0	1380	
Tubre	6	1240	
Glurns / Glörenza	15	910	
Schacht	18	890	
Montechiaro	19	910	20
Prato	22	910	
Gomagoi	28	1270	360
Trafoi	32	1570	300
Franzenhöhe	39	2190	620
<b>Giogo dello Stelvio</b>	<b>46</b>	<b>2760</b>	<b>570</b>
<b>Pass Umbrail</b>	<b>50</b>	<b>2500</b>	
Sta Maria	64	1380	
<b>Total</b>	<b>64</b>		<b>1870</b>



## Strecke 4 (21. Juli 1994): Sta Maria - Umbrail - Foscagno - Bernina - Albula - Preda

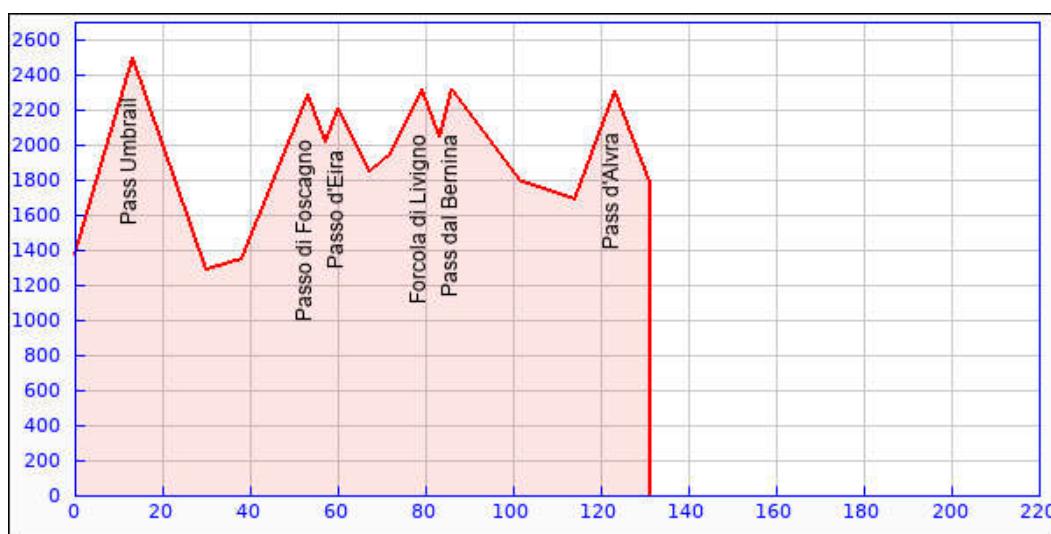
Vor dieser Wegstrecke gönnte ich mir einen Tag Pause. Mit meinem Kollegen Ruedi - seine Eltern wohnen in Sta. Maria -, mit seiner Frau und ihrem Kind begaben wir uns auf eine lange Wanderung. Wiederum regnete es. Als ich mich danach erneut auf das Fahrrad schwang, tat sich das Wetter auf. Dies gefiel mir bedeutend besser, denn ich hatte einen langen Streckenabschnitt mit fünf Pässen von über 2000 m eingeplant. Der erste war der Umbrail-Pass, von wo ich zwei Tage zuvor hergekommen war. Die Strasse ist über mehrere Kilometer hinweg ungeteert. Trotzdem ergibt sich kein sonderliches Problem daraus; der Kies ist nämlich fein und schadet den Reifen kaum. So hatte ich auch keinen Platten zu beklagen. Auf dem Gipfel angekommen hatte ich den höchsten Pass der Schweiz, der mit dem Rennrad befahrbar ist, erklimmen - nicht nur in der Abfahrt wie gestern.

Wegen des schlechten Strassenzustands war die Abfahrt nach Bormio alles andere als lustig: Zahlreiche Schlaglöcher und Tunnels ohne Beleuchtung! Glücklicherweise kam ich heil unten an; so wandte ich mich darauf stracks dem nächsten Pass, dem Foscagno, zu. Die Steigung war zunächst sanft, aber lang anhaltend; danach war die Strecke etwas steiler. Es gab Verkehr, inklusive Lastwagen. Die Schlimmsten sind die Unsichtbaren - ich meine ja hinter der Wolke von Abgasen, die sie ausspiessen! Zwischen dem Foscagno- und dem d'Eira-Pass fällt die Strasse nur leicht ab. Sie sinkt nicht einmal unter die Grenze von 2000 m Höhe. Kaum ist der erste Pass erreicht, ist man auch schon fast auf dem zweiten. Aber eben, nur fast.

Die Region von Livigno ist zollfreie Zone. Dies lässt sich sofort an den zahlreichen Läden mit Spirituosen, Zigaretten und Parfüms erkennen. Versucht ja nicht mit dem Fahrrad am Wochenende dorthin zu fahren: Das Benzin ist nämlich ebenfalls bedeutend billiger, was natürlich viele Automobilist/innen anzieht. Da ich vom d'Eira-Pass herkam, konnte ich das Zentrum von Livigno meiden. Es war Nachmittag und trotz der Höhe ziemlich heiß. Zwar spürte ich langsam die Müdigkeit, aber der Aufstieg war nur kurz. Oben angekommen befand ich mich bereits wieder in der Schweiz. Dennoch steht die Zollstation erst etwas weiter unten, kurz vor der Strasse zur Bernina. Der Bernina-Pass war mein letztes geplantes Höhenziel für den heutigen Tag. Zugegeben, ich schummelte ein wenig, da ich ja bereits auf mehr als 2000 m startete. Zufrieden über den schnellen und leicht überwindbaren Aufstieg kam ich oben an: Der fünfte Pass dieses Tages war geschafft!

Nach einer kurzen Pause begab ich mich auf die Abfahrt. Breite Strasse, mäßig steil, gerade richtig zum Laufen lassen. Als ich dann die grossen Hotelkästen von Pontresina und all seine Touristen erreichte, beschlich mich ein ungutes Gefühl. Zudem zeigte sich die Landschaft wegen der Trockenheit grau und braun. Dies gefiel mir ebenfalls nicht. Weshalb sollte ich also an diesem Ort rasten? So beschloss ich noch ein Stück weiter zu fahren. Und ohne mir wirklich Rechenschaft abzulegen, hatte ich auch schon den sechsten Pass von über 2000 m Höhe unter den Rädern: Den Albula- Pass. Dies versetzte mich in eine fast euphorische Stimmung; Müdigkeit und Schmerzen spürte ich kaum. In diesem Zustand erreichte ich den Pass. Auf der Abfahrt jedoch hielt ich beim ersten Hotel, das ich traf, an. Dieses befand sich in Preda.

	Distanz (km)	Höhe (m)	Steigung (m)
Sta Maria	0	1380	
<b>Pass Umbrail</b>	13	2500	1120
Molina (Bormio)	30	1290	
Isolaccia	38	1350	60
<b>Passo di Foscagno</b>	53	2290	940
Madona del Soccorso	57	2020	
<b>Passo d'Eira</b>	60	2210	190
S. Rocco	67	1850	
Alpe Campaccio	72	1950	100
<b>Forcola di Livigno</b>	79	2320	370
La Motta	83	2050	
<b>Pass dal Bernina</b>	86	2320	270
Pontresina	102	1790	
La Punt	114	1690	
<b>Pass d'Alvra</b>	123	2310	620
Preda	131	1790	
<b>Total</b>	<b>131</b>		<b>3670</b>



## Strecke 5 (22. Juli 1994): Preda - Davos - Leuggelbach

Von Preda aus erstreckt sich eine lange Abfahrt. Leider ist der Strassenbelag eher verlottert. Obschon dies den Aufstieg weniger beeinträchtigt, wirkt es sich auf die Abfahrt knifflig und gefährlich aus. In Bergün machte ich sogar fast einen Unfall, und zwar folgendermassen: Ich näherte mich einem Kind, das auf dem Gehsteig rannte. Ich dachte, es könnte vielleicht über die Strasse wollen, und hielt mich zum Bremsen bereit. Tatsächlich, unmittelbar vor meinem Vorderrad rannte es über die Strasse. Mir blieb keine Zeit zum Reagieren, obschon ich darauf gefasst gewesen war. Glücklicherweise habe ich das Kind nicht erfasst. Es gibt halt eben Momente, wo Motorenlärm doch dienlicher ist als ein lautloses Fahrrad...

Nach Filisur musste ich noch weiter ins Tal hinunter fahren, um die Strasse zu erwischen, die entlang dem gegenüberliegenden Hang nach Davos führt. Als ob es einen zusätzlichen Höhenunterschied bräuchte, fällt die Strasse zwischen Wiesen und dem Landwasser-Tunnel noch einmal ab. Der Tunnel ist fast 3 km lang - im Aufstieg - schlecht für das Fahrrad. Ich entschied mich den Weg zu nehmen, der dem Fluss entlang führt. Zwar gibt es dort ein Fahrverbot und der Belag ist kläglich; dennoch ist er der Tunnelfahrt überlegen.

Der Anstieg Richtung Davos ist reizvoll. Er führt zuerst zwischen zerklüfteten Felswänden, später durch ein breites Tal mit vielen Weiden hindurch. Hinter Davos folgt die Strasse dem Wolfgangsee entlang und überquert danach den gleichnamigen Pass. Die Abfahrt ins Prättigau wird durch einen kurzen Anstieg bei Klosters und durch ein paar Abflachungen unterbrochen. An den steilsten Stellen lassen sich wirklich interessante Geschwindigkeiten erreichen! Auf der Ebene unten angekommen hatte ich aber noch die Hälfte der Tagesstrecke zurückzulegen. Diese war fast vollkommen flach und ebenso uninteressant.

Schliesslich erreichte ich das Linth-Tal; dort genoss ich Rückenwind. Dies ist übrigens allgemein charakteristisch für die Alpen-Täler: Bei schönem Wetter bläst der Wind am Nachmittag jeweils bergaufwärts - natürlich liegt es mir fern, meine Leser/innen mit thermodynamischen Gesetzen, die das Phänomen auslösen, zu langweilen. So fuhr ich auf die Stadt Glarus zu und begann nach einer Unterkunft Ausschau zu halten. Da war ich aber erstaunt, als ich das Ende der Stadt erreichte und noch kein einziges Hotel gesichtet hatte! Weil ich nicht umkehren wollte, fuhr ich halt weiter. Als einmal ein Zimmer ausgeschrieben war, begab ich mich dorthin, nur um zu erfahren, dass es bereits besetzt war: Nein, wenn dies vorkomme, werde die Ausschreibung nicht angespässt. Was für eine Gastfreundschaft verglichen damit, was ich ein paar Tage zuvor in Österreich erlebt hatte! Schliesslich fand ich in einem winzigen Hotel in Leuggelbach doch noch ein Zimmer. Das Zimmer jedoch war nicht bereit, weil das Zimmermädchen seinen freien Nachmittag einzog. Na ja, sie kam dann doch noch... gerade als ich aus der Dusche hervorkam.

	Distanz (km)	Höhe (m)	Steigung (m)
Preda	0	1790	
Bravuogn	7	1370	
Filisur	15	1010	
Alvaneu Bad	19	940	
Wiesen	30	1440	500
Landwasser-Zügen	34	1240	
Davos Platz	48	1560	320
<b>Wolfgangpass</b>	<b>54</b>	<b>1630</b>	<b>70</b>
Brüggen	61	1180	
Klosters Platz	62	1210	30
Saas i. P.	71	990	
Küblis	74	820	
Landquart	96	530	
Walenstadt	125	430	
Mühlehorn	137	420	
Mülital	138	460	40
Gäsi (Filzbach)	142	420	
Ennenda	157	470	50
Höf	159	520	50
Mitlödi	160	500	
Nidfurn	165	580	80
Leuggelbach	166	550	
<b>Total</b>	<b>166</b>		<b>1140</b>



## Strecke 6 (23. Juli 1994): Leuggelbach - Klausen - Oetwil a.d.L.

In diesem Hotel erlebte ich eine zusätzliche Überraschung. Am Vorabend erkundigte ich mich nämlich, ob es möglich sei mit Kreditkarte zu bezahlen, was mir bestätigt wurde. Als ich dann am nächsten Morgen die Rechnung verlangte, wusste die Hotelbesitzerin nicht einmal wirklich, wie eine Kreditkarte aussah. Ich hatte aber nur noch ein paar wenige Franken in der Hosentasche; also blieb dem Besitzer nichts anderes übrig als italienische Liren anzunehmen - davon hatte ich nämlich von den vorherigen Streckenabschnitten noch genügend übrig.

Der erste Teil meines Weges, das Tal entlang Richtung Linthal, war gerade richtig zum Aufwärmen. Darauf folgte eine kräftige, aber landschaftlich reizvolle Steigung zum Hochtal des Urnerbodens. Dort oben ist eine entspannte Fahrt möglich, weil der Weg über mehrere Kilometer hinweg sanft abfällt. Dies ist eine gute Gelegenheit die Landschaft zu bestaunen, besonders die riesige Felskette, die im Nord-Westen das Tal begrenzt: Ein wunderschöner Anblick in der Morgensonne!

Danach führte der Aufstieg weiter in Richtung Klausen-Pass. Der Weg verlief erneut steil und kurvenreich. Dieser Pass ist einer der schönsten, den ich kenne. Anscheinend bin ich mit dieser Meinung nicht allein, wenn ich an die vielen Velo- und Motorradfahrer denke, die ich unterwegs antraf. Es war Samstag und der Verkehr nahm laufend zu bis ich oben ankam. Nach einer kleinen, wohlverdienten Rast machte ich mich auf Richtung Altdorf. Dies ist eine langgezogene und schnelle Abfahrt. Einzelne Streckenteile werden von felsigen, sozusagen vertikalen Abhängen begrenzt: Schwindelerregend!

Als ich in Altdorf ankam, trennten mich vom Ziel noch ganze 90 km, die verständlicherweise bedeutend unspannender waren als die Klausen-Strecke. Nach dem Aufstieg zum kleinen

Türlersee rastete ich noch ein letztes Mal im Äugstertal. Paul, der Techniker aus unserem Forschungsprojekt, wohnt nämlich dort. Gerne habe ich die kühlen Getränke, die er mir offerierte, genossen. Nachdem ich Paul und seiner Frau Olga ein wenig über meine Fahrradreise erzählt hatte, machte ich mich auf nach Oetwil an der Limmat.

Diese Velo-Tour war wirklich eine meiner schönsten; dennoch war ich froh wieder zu Hause zu sein - zum Ausruhen... und auch zum Verarbeiten all der fantastischen Eindrücke, die ich während der vergangenen Woche gesammelt hatte.

	Distanz (km)	Höhe (m)	Steigung (m)
Leuggelbach	0	550	
Linthal	8	660	110
Hinter Stafel	19	1310	650
Port (Urnerboden)	22	1370	60
<b>Klausenpass</b>	31	1950	580
Unterschächen	44	1000	
Derelen (Spiringen)	45	1050	50
Altdorf	58	460	
Flüelen	61	440	
Tellsplatte	65	510	70
Schiferen (Morschach)	69	440	
Wolfsprung	71	490	50
Brunnen	73	440	
Lücken (Schwyz)	78	480	40
Seewen	79	450	
<b>Bernerhöchi</b>	86	560	110
Arth	90	420	
Baar	107	440	20
<b>Tüfenbach</b>	116	670	230
Türler	117	650	
Habersaat	119	670	20
Birmensdorf	133	470	
Ristet (Birmensdorf)	134	490	20
Dietikon	140	390	
Oetwil a.d.L.	144	420	30
<b>Total</b>	<b>144</b>		<b>2040</b>

