

## Transalp 2004 - vom Berner Oberland über Augsburg zum Mittelmeer

|                |  |  |
|----------------|--|--|
| Datum          | Samstag, den 28.08.2004                | <u>Routenverlauf</u><br>Augsburg - Basel - Bern -<br>Frutigen - Adelboden mit Zug<br>und Bus;<br>Adelboden - Silleren -<br>Hahnenmoospass - Lenk<br><br><u>Übernachtung:</u><br>Hotel Waldrand in Lenk<br>Tel. 0041/33/736 82 82<br>ÜF 45,- Sfr. |
| Startort       | Augsburg, Wohnung                      |  |
| Zielort        | Lenk, Hotel Waldrand                   |  |
| Tiefster Punkt | Augsburg 500 m ü. NN                   |  |
| Höchster Punkt | Hahnenmoospass 1950 m ü. NN            |  |
| Distanz        | 20 Kilometer                           |  |
| Auffahrt       | 660 Höhenmeter                         |  |
| Abfahrt        | 930 Höhenmeter                         |  |
| Hilfsmittel    | Zug bis Frutigen und Bus bis Adelboden |  |
| Unterkunft     | **                                     |  |
| Gastronomie    | ** (sehr gutes Frühstücksbuffet)       |  |
| Preis/Leistung | **                                     |  |

Um kurz nach sieben Uhr morgens sitzen wir im Zug nach Ulm und das bei bestem Wetter, bester Stimmung und mehr Optimismus als Gepäck. Das wochenlange Warten bis zum Start hat endlich ein Ende. Zermürende Vorbereitung, knochenhartes, stundenlanges Training, die Qualen bei der Reduzierung des Reisegepäcks ... Alles ist jetzt vergessen und vorbei. Endlich geht es zum Traum eines jeden Alpenüberquerers, zu den höchsten Gipfeln Europas in die Westalpen.

Ähnlich wie im Vorjahr war mir auch diesmal noch ein kleines Malheur gleich mit dem Start aus unserer Wohnung passiert. Trotz aller Kontrollen hatte ich wieder etwas zu Hause vergessen. Diesmal war es mir aber schon nach zwei Minuten eingefallen. Ich hatte meine altbewährte und auch bei unseren ersten Alpenüberquerung erprobte rote Baseballmütze liegen lassen. Da wir gerade 200 Meter weit gefahren waren, konnte ich diesen Fehler jedoch schnell ausbügeln.

Mit dem Intercity verlassen wir pünktlich nach Fahrplan Augsburg in Richtung Ulm. In Ulm haben wir trotz nur weniger Minuten Übergangszeit kein Problem, den Regionalexpress nach Friedrichshafen zu bekommen. Bei sonnigem Wetter amüsieren wir uns neben unseren Rädern sitzend köstlich über die Schwierigkeiten der zahlreichen Nutzer einer Toilette mit vollautomatischer Tür. Hin und wieder erteilen wir auch Tipps zur Bedienung der sich immer dann von selbst öffnenden Tür, wenn sie dieses aus Sicht des darin Befindlichen nicht mehr tun sollte. Kurz vor Friedrichshafen wünscht uns der Zugbegleiter noch eine gute Reise und weist uns darauf hin, dass unser Anschlusszug nach Basel am Gleis gegenüber abfährt. Wie geplant kann es dann von Basel direkt weiter zum Thuner See und nach Frutigen gehen. Ab dort wollen wir am frühen Nachmittag mit unseren Rädern auf Nebenstraßen nach Adelboden. Anschließend soll es

## Transalp 2004 – vom Berner Oberland über Augsburg zum Mittelmeer

weiter zum Hahnenmoospass gehen. Ab dort ist ein rauschender Downhill hinunter nach Lenk in das von uns bereits gebuchte Hotelzimmer vorgesehen.

Der weitere Plan sieht vor, ab Lenk über den Rawilpass ins Wallis nach Sion zu kommen. Von dort wollen wir vorbei am Mont Blanc nach Süden schwenken und über eine Unzahl von Pässen zuerst durch Frankreich und am Monte Viso vorbei durch Italien bis nach Ventimiglia an der ligurischen Küste gelangen. Viele tausend Höhenmeter zu Fuß und auf dem Rad liegen erwartungshungrig vor uns. Ausrüstung, Planung, Kondition, Wetter ... einfach ALLES ist perfekt. Heute in zwei Wochen liegt das Mittelmeer vor unseren Füßen und eine kaum noch zu übertreffende Radtour hinter uns.

Bei strahlendem Sonnenschein treffen wir ohne jede Verspätung am Bodensee ein. Mit Verwunderung stellen wir fest, dass der Bahnhof Friedrichshafen offenbar nicht der von uns erwartete kleine Provinzbahnhof ist, an dem sich gelegentlich ein paar wenige Reisende die Beine vor der Weiterfahrt vertreten. Ganz im Gegenteil ist der Bahnsteig bei unserer Einfahrt bereits derart gut mit Menschen gefüllt, dass kaum noch Platz für uns und unsere Räder ist. Hunderte von Jugendlichen, Rentnern und Schlechterverdienenden drängen sich hier zusammen. Uns schwant, dass wir im nächsten Anschlusszug wohl nur sehr wenig bis gar keinen Platz bekommen. Aber was soll's, die nicht allzu lange Fahrt bis Basel werden wir das auch aushalten.

Bereits im nächsten Moment kommt jedoch durch den Lautsprecher der beunruhigende Hinweis, dass Weiterreisende Richtung Basel bitte die Aushänge am Bahnsteig beachten möchten. Einem entsprechenden Aushang entnehmen wir, dass es infolge von Problemen mit Neigezügen Fahrplanänderungen gegeben hat. Freundlich wird darum gebeten, die veränderten Abfahrtszeiten rechtzeitig einzuplanen. Aus dem neuen Fahrplan strahlt uns eine weitere Information entgegen, die weder dem hilfsbereiten Bahnberater in Augsburg bei der Zusammenstellung unserer Zugverbindungen noch dem Zugbegleiter von vorhin bekannt ist: unser Zug nach Basel fährt nicht IN zehn Minuten, sondern ist bereits VOR zehn Minuten abgefahren. Dem Fahrplan nach verlässt der nächste Zug Friedrichshafen erst in eineinhalb Stunden.

Mit leicht gedämpfter Laune mache ich mich auf den Weg in die Schalterhalle. In der sicheren Annahme, dass uns hier sofort und unbürokratisch geholfen wird, wende ich mich an eine souverän und erfahren wirkende Kundenberaterin. Nach Durchsicht unserer Fahrkarten und Reservierungen sowie Konsultation ihres Computers teilt sie mir bedauernd mit, dass der nächste Zug tatsächlich erst in eineinhalb Stunden fährt. In Basel würden wir jedoch sofort Anschluss zu einem Direktzug nach Frutigen bekommen, so dass wir nur knapp eine Stunde später als ursprünglich vorgesehen ankommen würden. Leider könne Sie für die Fernzüge ab Basel keine Reservierungen für unsere Räder mehr vornehmen, da diese bereits unterwegs seien. Dies sei jedoch kein Problem, da sie uns eine handschriftliche Reservierung ausschreiben würde. Mit neuem Reisefahrplan und persönlichen unterzeichneten und gestempelten Reservierungsbelegen in der Hand sieht die Welt schon wieder rosiger aus. Nach kurzem Nachrechnen kommen wir auch zum Schluss, dass wir es auch mit einer einstündigen Verspätung noch bis zum geplanten Zielort

## Transalp 2004 – vom Berner Oberland über Augsburg zum Mittelmeer

schaffen dürften. Also nutzen wir die Gelegenheit zu einem zweiten Frühstück in der Bahnhofsbäckerei und anschließend einem Besuch an der Uferpromenade.

Die verspätete Weiterfahrt nach Basel über Schaffhausen läuft dann wieder wie vorgesehen. Kurz vor Basel studiere ich noch einmal die weiteren Verbindungen. Zu meinem Erschrecken erkenne ich jedoch erst jetzt, dass wir ab Basel Bad bis Basel SBB in einen ICE umsteigen sollen. Zumindest aus Deutschland ist mir jedoch in vager Erinnerung, dass Räder in ICE's nur mitgenommen werden, wenn sie sich in einem Versandhauskatalog befinden. Von eigenen Stellplätzen habe ich noch nichts gehört. In Basel Bad stürzen wir deshalb sofort zum Infoschalter. Ohne zu zögern wird mir bestätigt, dass in einem deutschen ICE natürlich KEINE Rädern mitgenommen werden. Wenn wir uns jedoch beeilen würden, könnten wir noch einen IC bekommen, der in drei Minuten abfahren würde. Völlig außer Atem erreichen wir diesen Zug tatsächlich und bekommen auch Platz. Bis Basel SBB sind es nur wenige Fahrminuten, so dass wir unseren nächsten und voraussichtlich letzten Zug auch noch erreichen. Dieser steht bereits am Bahnsteig. Nach einmaligem Abgehen des gesamten Zuges von hinten nach vorne stehen wir etwas ratlos da, da wir kein Fahrradabteil finden konnten. Zum Glück grübelt in der Nähe der Zugbegleiter über einem offenkundig äußerst wichtigen Stück Papier. Auf die Frage nach dem Radabteil bekommen wir die Auskunft, dass dieser Zug keines hat und auch keine Räder mitnimmt. Auch der Hinweis auf die großen Gepäckabteile und das Vorweisen unserer handschriftlichen Reservierung hilft nichts. Er will kein Rad in seinem Zug. Hilflös sehen wir drei Minuten später zu, wie unser Zug nach Frutigen verschwindet.

Diesmal macht sich Elisabeth auf zum Fahrkartenschalter. Ihre Rückkehr erfolgt mit wenig verzücktem Gesichtsausdruck. Wir müssen nochmal eine gute halbe Stunde warten, bis ein Regionalzug nach Olten fährt. Dort müssten wir mit erneuter Wartezeit nochmals umsteigen. Eine weiterer Umstieg wäre in Bern erforderlich. Erst ab dort ginge es direkt nach Frutigen. Geplante Ankunftszeit diesmal viertel nach fünf.

Wir haben damit kaum noch eine Chance, es bei Tageslicht auf dem Rad bis nach Lenk zu schaffen. In meiner Planung bin ich von gut 4 Fahrstunden ab Frutigen ausgegangen. Ein erstes Mal macht sich hier meine Gewichtssparwut in Bezug auf die mitgenommenen Landkarten unangenehm bemerkbar. Leider habe ich für diese Anfangsetappe nur den schmalen Streifen entlang der Straße von Frutigen über den Hahnenmoospass nach Lenk aus der großen Karte herausgeschnitten. Von der weiteren Umgebung besitzen wir damit keine Karte, aus der ersichtlich wird, ob wir vielleicht eine Abkürzung nehmen könnten. Also trotte ich bewaffnet mit einem 20-Franken-Schein in die Bahnhofsbuchhandlung, um diese Lücke in unserer Reisebibliothek wieder aufzufüllen.

Mit 20 Rappen Wechselgeld und einer gut 120 Gramm schweren Velokarte der Schweiz bin ich fünf Minuten später wieder zurück. Das sofortige eingehende Studium des Druckwerkes ergibt als Alternativlösung nur, statt mit dem Zuge nach Frutigen zu fahren, bereits vorher

## Transalp 2004 – vom Berner Oberland über Augsburg zum Mittelmeer

auszusteigen und mit der Bummelbahn direkt Richtung Lenk zu gelangen. So wie es auf der Karte aussieht, ginge die Eisenbahn sogar bis nach Lenk selbst. Aber eigentlich wollten wir unsere Westalpendurchquerung ja aus eigener Kraft bewältigen. Wir beschließen, die endgültige Entscheidung über die Routenführung unserer ersten Tagesetappe erst einmal aufzuschieben, da wir aus der Erfahrung heraus ohnehin nicht mehr ernsthaft damit rechnen, dass die weiteren Zugverbindungen tatsächlich wie auf unserem neuesten Ausdruck angegeben fahren.

Aber wie sich herausstellt, stimmen die Versprechungen der Schweizer Bundesbahn im Gegensatz zu denen der Deutschen Bundesbahn. Kurz vor der Ankunft am Thuner See beschließen wir deshalb endgültig, trotz der fortgeschrittenen Tageszeit zu versuchen, über den Hahnenmoospass nach Lenk zu gelangen. Statt der Nebenstrecke wollen wir jedoch die schnellere Hauptstraße nach Adelboden nehmen.

In Frutigen angekommen, sehe ich vor dem Bahnhof einen Reisebus stehen und vermute sofort, dass dieser nach Adelboden fährt. Dies stellt sich zwar als falsch heraus, fünfzig Meter weiter



Start in Adelboden

wartet jedoch tatsächlich der entsprechende Bus. Ohne zu zögern, packen wir unsere Räder auf den Fahrradständer am Heck und steigen ein. Zum Preis von insgesamt 38 Franken lassen wir uns in knapp zwanzig Minuten die gut 600 Höhenmeter bis ins Zentrum von Adelboden kutschieren und sparen dadurch schätzungsweise wieder eine Stunde ein. Ziemlich genau um 18.00 Uhr ist dann endlich das Startsignal gekommen.

Richtung Süden strampelnd verlassen wir bereits bei nachlassendem Tageslicht den Ort. Das kleine Strässchen bringt uns in gemütlicher Steigung zur Mittelstation der Sillerenbahn. Diese ist trotz der fortgeschrittenen Tageszeit immer noch in Betrieb und wird durch einige Trottinetfahrer auch genutzt. Es befindet sich hier ein Verleih für diese Erwachsenenretroller. Mit Tageskarte und Roller ausgestattet, geben sich hier zahlreiche Urlauber dem Downhillvergnügen auf mehreren Abfahrtsstrecken hin. Auf dem Weiterweg kommen uns auch



zwischen Silleren und Hahnenmoospass

zahlreiche Trottinets entgegen. Wie wir 100 Höhenmeter später feststellen, kommen diese jedoch nicht, wie von uns angenommen, vom Hahnenmoospass, sondern aus einer anderen Richtung. Offenkundig sind wir direkt an der Seilbahnstation falsch abgebogen. Also drehen wir um und reihen uns in die Rollerfahrer ein. Der zweite Versuch endet wie vorgesehen tatsächlich auf der Passhöhe. Um kurz nach halbnacht machen wir uns dick vermurmt an die äußerst flotte Abfahrtsstrecke

in das direkt unter uns liegende Lenk. Ohne jedes weitere Problem stehen wir schließlich um acht Uhr abends vor dem Hotel Waldrand, unserem heutigen Domizil. Es ist schon ein etwas älteres

## Transalp 2004 - vom Berner Oberland über Augsburg zum Mittelmeer

Haus. Das Zimmer ist jedoch völlig ok und einen Abstellraum für unsere Räder gibt es im Keller auch. Halbpension können wir jedoch nicht nehmen, da das zugehörige und in der Zusammenstellung nach Auskunft der Wirtin auf keinen Fall abänderbare Menü mit Fleischbrühe und Schnitzel unseren vegetarischen Ansprüchen nicht entspricht. Das Essen nach Karte ist jedoch reichlich und gut sowie für Schweizer Verhältnisse auch im Preis erträglich. Am bereits stark geplünderten Salatbuffet unterläuft mir allerdings der Fehler, mich in größerem Umfang an einem Reissalat mit roter Sauce zu bedienen. Die in ungeplanter Weise unter der undurchsichtigen Sauce versteckten Shrimps verdrücke ich zwangsläufig doch mit, da ich mich nicht traue, den Salat einfach stehen zu lassen.

Ein bewegungsarmer Tag geht schließlich doch noch versöhnlich zu Ende. Wir betrachten den ersten Tag als misslungene Generalprobe für die große Tour, die eigentlich erst morgen mit dem Aufstieg zum Rawilpass so richtig beginnt. Der Wetterbericht ist für morgen zwar nicht optimal, aber abgesehen von kurzen Regenschauern am Nachmittag soll es ganz passabel werden.