

Eine Reise durch die verlorenen Länder



Inhalt

1	Eine Reise durch die verlorenen Länder	1
2	Vor langer Zeit, ja da waren wir noch grösser	2
3	Zürich - Sargans	3
4	Sargans – Pontresina	5
5	Pontresina - Comersee	8
6	Comersee - Langensee	11
7	Langensee - Goms	14
8	Aletschgletscher	17
9	Von den Alpen zurück in den Jura	18

Preface

(Stolen without permission from Stuart at "Yellomobile.net". I hope he will give me his consent when I get hold of him.)

In the deepest, darkest recesses of the velonaut brain there is a seed of madness. It is the seed of speed. It is the need to go faster, for speed at all costs, for absolutely unreasonable amounts of velocity.

It was not always so. We all started out very practically – choosing our new machine to commute in comfort, or its protection from the elements, or its stability, or its year round abilities, and of course its aerodynamic properties which allow us to do more, with less energy.

But that was back in the beginning. We all wrote our checks with trembling pens in trembling hands and submitted our order after long and torturous deliberation. This was followed (for most of us) by a long and torturous wait for the machine to be built. When at last we proudly beheld our shiny new addiction in all its splendour, we quietly vowed to protect it like a child – our lovely little time machine.

First, a ride round the block to set our mind at ease, a week to become accustomed to the enclosure, a month to get used to people looking at you like a madman (or woman), two or three more to gain recumbent muscles and feel one with the machine, and then – the speed. You didn't notice the change but it's been happening all the time – the way your heavy vehicle now whizzes by ultra-light upright racers, the way you don't feel the wind anymore, the way you can now coast forever, and the way the brick wall of max speed has magically transformed into something soft as a pillow – something that can be pushed and negotiated with. That's where the madness begins...

You didn't realize, but it has taken that long to break down all of the accepted 'knowledge' about human power and machines. Sure, you realized that you would go a bit faster in a velomobile because of something called aerodynamics but it isn't until you become one with the machine that you suddenly realize you are doing something... superhuman. You have the power to propel yourself faster than you ever believed possible. And once that belief is broken, well, there are no limitations anymore. You've found that the only thing chaining you to the past was your past view of reality. And all of that has been swept away by the seed of speed.

Once you accept your madness, you find yourself subtly transported into the future and are blissfully free... to dream again.

1 Eine Reise durch die verlorenen Länder

EVA, das bin ich! Eigentlich heisse ich EVO-R, ein Velomobil aus dem Hause Beyss. Ich bin das schönste Velomobil, das je gebaut wurde. Und es wird auch nie ein schöneres gebaut werden. Warum? Weil ich mit meiner Glaskuppel zwar wunderschön bin, auch wahnsinnig schnell aber nicht besonders praktisch. Und wer will heute noch etwas Unpraktisches. Besonders bei Regenwetter bin ich unpraktisch, weil man dann nichts mehr sieht. Aber wer stellt schon eine Prinzessin in den Regen? Mein Besitzer (DYNAMIK) meint, ich sei auch gefährlich. Aber nur weil er nicht richtig fahren kann. Ganz so schlimm kann es allerdings nicht sein, denn wir waren zusammen im westlichsten Zipfel von Spanien, im südlichsten Zipfel von Italien, haben Frankreich und England durchquert, Korfu besucht und, wenn alles nach Plan läuft, werden wir sicher auch noch Amerika und Australien durchqueren.

Letztes Jahr haben wir zusammen Griechenland besucht. D.h. nicht ganz Griechenland, sondern die Ecke, die am nächsten ist, nämlich die Insel Korfu. Für dieses Jahr hat DYNAMIK eine ganz grosse Reise geplant. Bis zum südlichsten Punkt von Europa sollte es gehen. Mit der Fähre von Savona (neben Genua) nach Tanger, dann zurück nach Gibraltar und von hier aus auf drei Rädern der portugiesischen und spanischen Küste entlang, durch die Ebene des Rio Oja (wo es den guten Rioja gibt) ans Mittelmeer und dann zurück in die Schweiz. Aber der Corona-Virus hat uns einen Strich durch die Rechnung gemacht. Nach Marokko wären wir vielleicht noch gekommen aber nicht mehr aus Marokko raus. Denn die Gibraltar-Fähre fährt dieses Jahr nicht mehr. Ist aber noch lange kein Grund auf eine Langfahrt zu verzichten. Schliesslich hat DYNAMIK meinen Antrieb ganz neu gemacht mit Goldkettchen und Igel-Schaltung (SRAM-Eagle heisse es, korrigiert mich DYNAMIK immer). DYNAMIK hat den Plan etwas an die neue Situation angepasst. Wir blieben in der Schweiz bzw. in dem Bereich, der einmal zur Schweiz gehört hat. Denn die Schweiz war einmal viel grösser. Nur weiss das fast niemand.

Auf unseren Reisen schreibt DYNAMIK alles in einem Tagebuch auf. Wohl dass er nicht alles wieder vergisst. Und diese Tagebuchseiten habe ich gefunden und hier zusammengestellt.

2 Vor langer Zeit, ja da waren wir noch grösser

Zürich, 30.8.20

Die Schweiz ist klein. Mit dem Velomobil lässt sie sich an einem einzigen Tag durchqueren und in einer Woche hat man schon fast alles gesehen. Das war nicht immer so. Es gab Zeiten, da gehörte "uns" viel mehr. Das Veltlin, Luino am Langensee, das Eschental am Südhang des Griespass und noch einiges mehr waren Teil der Schweiz. Diese "verlorenen" Ländereien werde ich nun mit meinem Velomobil aufsuchen. So quasi eine Art Gross-Tour-de-Suisse.

Natürlich war die Schweiz auch einmal viel kleiner und bestand nur aus den drei Urkantonen. Dass dann mit Morgarten und Sempach noch weitere Ländereien dazukamen, hat allerdings nicht nur edle Gründe. Die Schlacht von Morgarten um 1315 war von Leopold von Habsburg als Straffeldzug für die Selbstbedienung an Wein und Fleisch im Kloster Einsiedeln durch die Schwyzer Bauernbengel gedacht. Dass es dann in der Nacht geschneit hat und man die Leopoldsche Kampftruppe mit Lawinen eindecken konnte, war eher Künstlerpech (für Leopold). Bei Sempach hat man zumindest tapfer gekämpft. Noch lange konnte man im Museum von Sempach das Kettenhemd von Winkelried, das man angeblich auf dem Grund des Sempacher-sees gefunden hatte, bewundern. Vor zehn Jahren wurde es allerdings stillschweigend aus der Sammlung entfernt, weil ein unbotmässiger Besucher gemeint hat, es müssten Löcher von den Speerspitzen zu sehen sein. Wie dem auch sei, ich werde mal nachsehen wie die Schweiz aussieht, wenn sie etwas grösser wäre.



Die heutige Schweiz und die „verlorenen“ Länder (nach einem Artikel von D. Huber; www.watson.ch/wissen/schweiz)

3 Zürich - Sargans

Für die erste Etappe hat sich's DYNAMIK sehr einfach gemacht. Quasi eine Etappe zum Angewöhnen. Nur 100 km und fast alles flach. Der Kerenzerberg ist nämlich nur 750 m ü M, d.h. nur 300 m Anstieg aus der Linth-Ebene. Übrigens, seit ich die neue Igel-Schaltung habe mit einer kleinsten Übersetzung von 38 (vorne) / 50 (hinten) jammert DYNAMIK nicht mehr bei Passfahrten und behauptet auch nicht mehr, ich sei zu schwer. Nachstehend, wie versprochen, die nächste Tagebuchseite.

Sargans, 31.8.20

So jetzt habe ich das erste Etappenziel erreicht. Dem Zürichsee entlang (alles schön flach und entsprechend gut zu fahren), dann zum Walensee, diesmal über den Kerenzerberg (ziemlich steil und entsprechend schlecht zu fahren) mit seinen gewaltigen Ausblicken über den Walensee und zu den Churfürsten und schliesslich durch die Ebene von Walenstadt nach Sargans. In Sargans wohnt nämlich Alois und Renie und hier gibt es immer etwas Wunderbares zum Essen und natürlich auch ein warmes Bett. Ganz herzlichen Dank dafür.



Blick vom Kerenzerberg über den Walensee



Kurz vor dem Etappenziel. Links im Bild erkennt man die Burg von Sargans, rechts die Berge des Vorarlbergs (das fast zur Schweiz gekommen wäre)

Östlich von Sargans liegen die Berge des Vorarlbergs. Und dieses Gebiet sollte einmal zur Schweiz gehören. Das war ziemlich genau vor 100 Jahren. Nach dem ersten Weltkrieg wurde eine Volksabstimmung abgehalten und 80 Prozent der Vorarlberger stimmten für einen Beitritt zur Eidgenossenschaft. Im Vertrag von St. Germain wurde diese Abstimmung allerdings nicht berücksichtigt. Die Italiener wollten nämlich, für den Fall dass die Schweizer das Vorarlberg bekommen, als Kompensation sich das Tessin schnappen. Der Bundesrat war übrigens von der Idee "Vorarlberg" auch nicht begeistert. Es würde das Gleichgewicht zwischen Katholiken und Protestanten stören, denn das Vorarlberg war katholisch. Und so ist aus der Expansion in Richtung Osten nichts geworden.

4 Sargans – Pontresina

Ein Velomobil ist für ebene Strassen mit gutem Belag gebaut. Zur Not kann man ja auch mal einen Gebirgspass einplanen. Aber warum DYNAMIK heute von Samedan nach Pontresina die Veloroute wählen musste, verstehe ich nicht. Das ist einfach zum Durchdrehen. Ich meine Hinterrad auf Kies und 20 % Steigung. Und morgen soll es über den Bernina-Pass gehen. Wenn das nur gut geht. Ich meine wegen Bremsen und so.

Pontresina, 1.9.20

Heute ging's bei wechselhaftem Wetter vorwiegend bergauf. Von Sargans - auf etwa 450 m gelegen - ging es zuerst gemächlich durchs Prättigau, zumeist der Landquart entlang. Auf dieser Strecke muss man die Fahrradroute nehmen, aber die hat einen sehr guten Belag. Bei Küblis steigt es dann doch recht zügig bis nach Klosters, das halt doch auf 1300 m liegt. Hier hat sich die neue Schaltung ausgezeichnet bewährt. Auf Abschnitten, auf denen ich das letzte Mal schieben musste, konnte ich nun drin sitzen bleiben. Zum Glück haben sie hinter Klosters den Vereina-Tunnel gebaut. Den hatte ich nämlich vor 45 Jahren als Diplomarbeit bearbeitet. Mit dem VM fährt man wie die "Grossen" auf dem Autozug. Ein etwas unheimliches Gefühl.



Im Autozug durch den Vereinatunnel

Auf der anderen Seite des Tunnels wartete ein strahlender Himmel. Auf das Engadin ist doch Verlass. Die Strecke dem Inn entlang durch die vielen alten Dörfer wie Zernez, Zuoz und Madulein ist etwas vom Schönsten für eine VM-Tour. Man sollte hier auf keinen Fall den Veloweg wählen. Kurz vor Pontresina habe ich es – nur wegen einem unfreundlichen Kommentar aus einem dicken Mercedes – wieder einmal mit dem Veloweg versucht und bin auf einem Kiesweg mit 20% Steigung gelandet. Gegen sechs Uhr erreichte ich etwas genervt Pontresina und fand im Sporthotel ein schönes Zimmer. Auch EVA bekam einen abschliessbaren Raum und sogar die verschwitzten Kleider darf man hier zum Waschen abgeben. Alles inbegriffen.



Eines der wenigen traditionellen Häuser in Pontresina

Das Dorf Pontresina ist nicht überwältigend. Im 18. Jahrhundert wurde es durch eine Feuersbrunst zerstört und hat deshalb nicht so viele alte, ehrwürdige Gebäude wie andere Dörfer im Engadin. Dafür ist der Blick in die Gletscherwelt umso berauschender.



Blick in die Gletscherwelt von Pontresina aus

Übrigens, das Engadin war Teil des "Grauen Bundes", der im 15. Jh das Veltlin erobert hatte und es als Untertanenland "verwaltete". Leider gehört das Veltlin heute nicht mehr zur Schweiz. Aber davon später.

5 Pontresina - Comersee

Vor dieser Etappe hatte DYNAMIK am meisten Angst. Nicht der Anstieg zum Berninapass, nein, die Abfahrt nach Poschiavo machte ihm Sorgen. Das sind immerhin 1500 m steil bergab und das mit Trommelbremsen, die für Flachland erfunden worden sind. Dass das problemlos gehe, ist ein Märchen. Es braucht regelmässige Pausen, um die Bremsen abkühlen zu lassen, wenn einem das Leben lieb ist. Und ich glaub DYNAMIK hängt noch ein bisschen am Leben. Er will nämlich mit mir zusammen noch ein paar Langfahrten unternehmen.

Domaso, 2.9.20

Der Berninapass - von Pontresina aus angepackt - ist gar nicht so schlimm. Die weissen Berggipfel und die Gletscher sind so nah und überwältigend, dass man aus dem Staunen gar nicht rauskommt. Und unvermerkt ist man auf der Passhöhe.



Bernina-Passhöhe

Die Abfahrt nach Poschiavo hingegen ist für ein Velomobil schon eher eine Herausforderung. Da braucht es dosiertes Bremsen und immer wieder Pausen um die glühenden Bremsen abkühlen zu lassen.



Dosiertes Bremsen ist extrem wichtig

Ab Tirano kann man es dann ungeniert laufen lassen. Es gibt sogar einen speziellen Radweg: die Via Valtellina. Dieser Radweg ist unglaublich malerisch, hat aber für meinen Geschmack streckenweise etwas viel Wurzeln im Teer-Belag. Das Veltlin hat ein ideales Gefälle für ein VM und ist wunderschön. Wir hätten es halt doch behalten sollen.

Das Veltlin hat uns tatsächlich einmal gehört. Die Bündner hatten es im 15. Jahrhundert den Mailändern abgestaubt und während 250 Jahren ausgenommen bzw. als Untertanenland verwaltet. Mit Napoleon gab's dann etwas Ärger, aber er war durchaus bereit den Bündnern das Veltlin als gleichberechtigten neuen Kantonsteil zu überlassen. Das wollten aber die Bündner nicht (denn schliesslich war es Untertanenland) und so kam das Veltlin über einige Umwege zu Italien.

Gegen 6 Uhr erreichte ich das obere Ende des Comersees (das auch mal uns gehört hatte, aber nur für ein paar Jahre im 16. Jahrhundert) und fand in Domaso ein hübsches Hotel und einen gedeckten Tisch unter den Bögen mit Blick auf den Comersee.



Abendessen mit Blick auf den Comersee

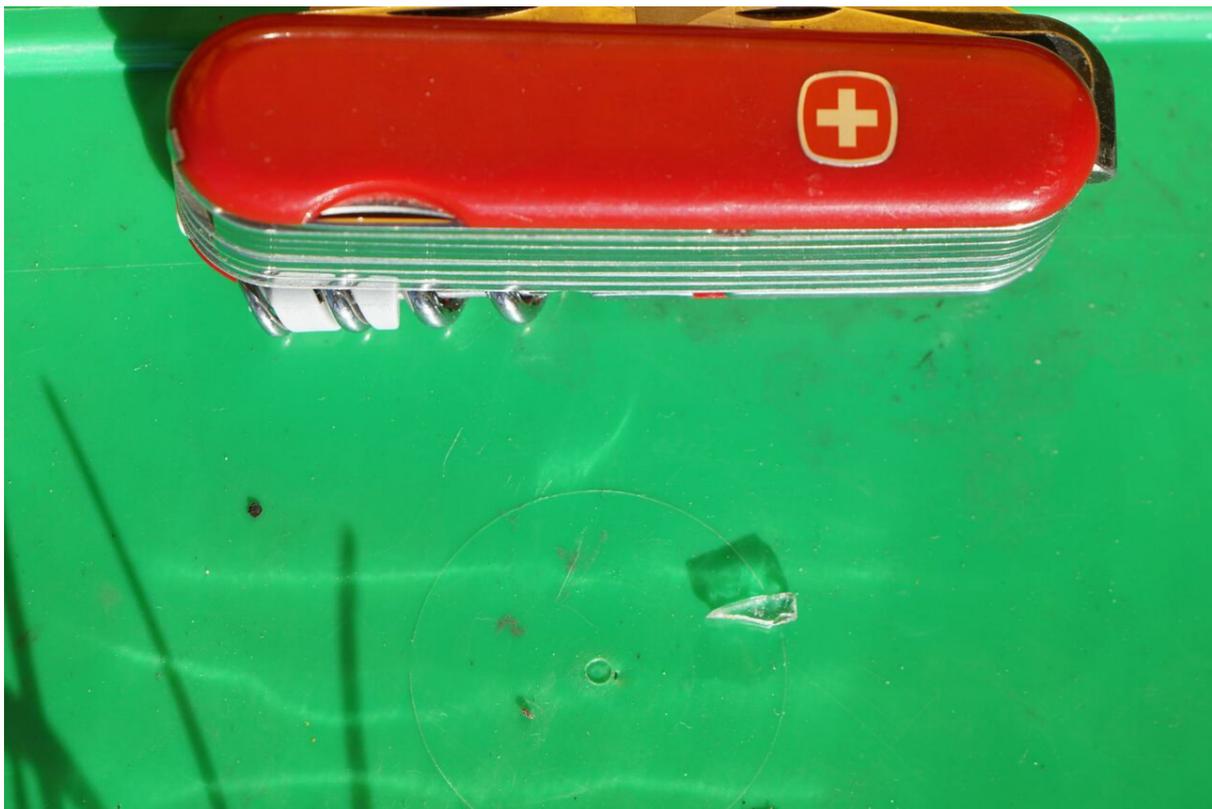
6 Comersee - Langensee

Zum Glück hat DYNAMIK vorgesorgt. Keine Reise ohne Ersatzpneu und Ersatzschlauch. Auch die Pumpe, Handschuhe und sonst noch ein paar Kleinigkeiten gehören dazu.

Ascona, 3. 9. 20

Heute war der Tag der Oberitalienischen Seen. Dabei gehörte früher noch etwas mehr zur Schweiz als heute. Die drei Gemeinden Dongio, Gravedona und Sorico am oberen Ende des Comersees (Le tre pieve) durften wir unser eigen nennen. Sie unterstellten sich 1512 der Herrschaft des Grauen Bundes. Wahrscheinlich war es unter unserer Herrschaft etwas angenehmer als unter Mailand. Allerdings mussten wir 12 Jahre später wieder darauf verzichten.

Hier startete ich frühmorgens um 7 Uhr und fuhr südwärts dem Ufer des Comersees entlang bis nach Menaggio. Mit dem Fahrrad bzw. Velomobil kann man häufig die alte Strasse benutzen, während die Autos die neuen Tunnelumfahrungen nehmen müssen. Wenn diese alte Strasse etwas besser gepflegt würde und zumindest von Kies und Ästen befreit würde, wäre es noch etwas genussvoller. Auch die Beschilderung ist nicht immer ganz eindeutig, denn, ohne zu wollen, landete ich in einem Dörfchen hoch am Berg oben. Dafür war hier die Aussicht atemberaubend. Deshalb machte ich einen Halt um das Foto meines Lebens zu knipsen. Nur um festzustellen, dass der vordere rechte Pneu keine Luft mehr hat. Naja, ist keine Tragik, wenn man einen Ersatzschlauch hat und den Glassplitter im Mantel gefunden hat.

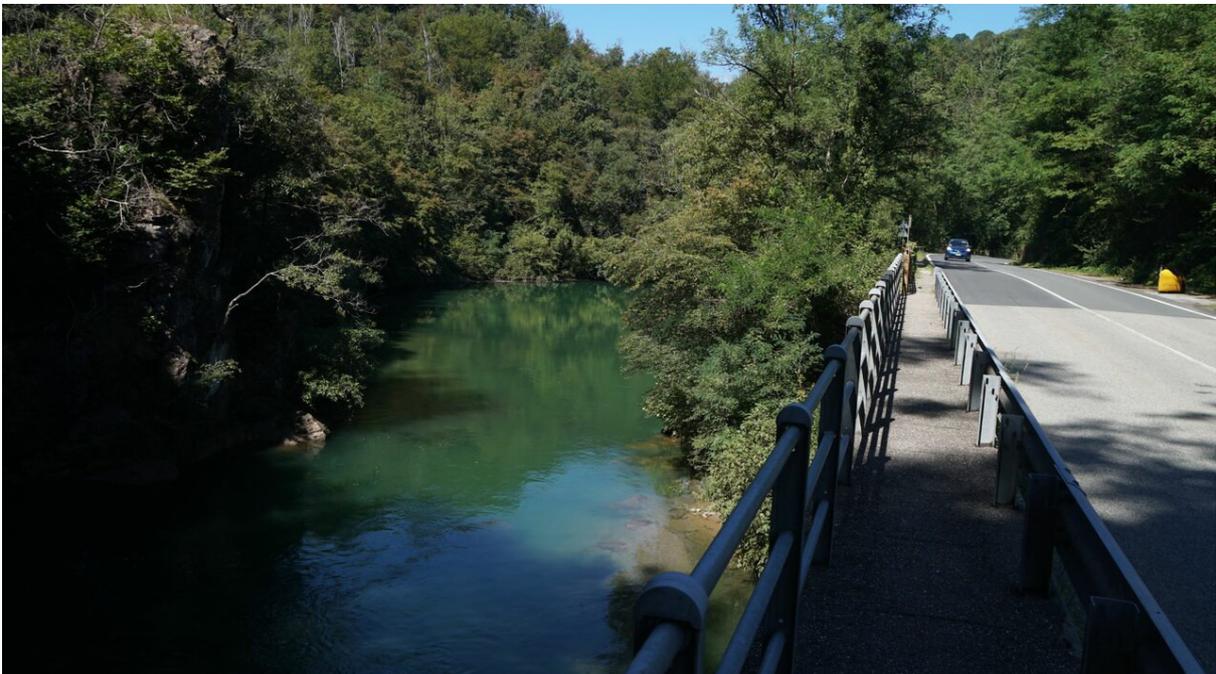


Manchmal genügt ein kleiner Glassplitter



Aussicht auf den Comersee

In Menaggio führte mein Weg in engen Kehren 200 m in die Höhe um dann sanft zum Luganersee abzufallen. Auch diese Strecke, vor allem dem Luganersee entlang, ist traumhaft schön. Von Lugano bis Ponte Tresa war wegen der Steigung und dem starken Verkehr ziemlich Durchhaltewillen gefragt, dafür war der Abschnitt Ponte Tresa - Luino eine Überraschung. Keine Steigung sondern eine gemütliche Fahrt durch eine romantische Schlucht.



Schlucht zwischen Ponte Tresa und Luino

Luino, das wunderschöne Städtchen am Langensee, auch das hat einmal zur Schweiz gehört. Allerdings nur für zwei Jahre im 16. Jh. Das Mittagessen war trotzdem sehr bekömmlich. Die letzte Etappe führte um das obere Ende des Langensees durch die Magadino-Ebene nach Tenero und schliesslich nach Ascona. In Tenero musste ich der Fussgängerbrücke, für die ich vor 20 Jahren Schwingungsberechnungen durchgeführt hatte, einen kurzen Besuch abstatten und in Ascona wartete ein wunderbares Abendessen bei lieben Freunden und ein warmes Bett. Herzlichen Dank an Helena und Gerri.



Passarella pedonale über die Verzasca

7 Langensee - Goms

Männer sind kompliziert und empfindlich, wenn es um körperliche Leistung geht. Heute in den Serpentinaen des Centovalli war wieder mal so ein hübscher Fall. Vorne fährt die einzige Dame in unserer Gruppe schwungvoll Kehre um Kehre nach Intragna hoch. DYNAMIK, der einiges später oben ankam, hat sich rausgeredet mit der faulen Begründung, dass ich (EVA) eben sehr schwer sei und vom dritten Teilnehmer kam nur eine kurze Erklärung, dass man jetzt nach einem Bahnhof ausschauen sollte, anstatt seine sportliche Gattin in den höchsten Tönen zu rühmen.

Blitzingen, 4. 9. 20

Unter der Führung von Helena und Gerri ging's heute durchs zauberhafte Centovalli. Ob's jetzt tatsächlich hundert Täler waren, weiss ich nicht, aber es ging sicher hundertmal rauf und runter. Am Anfang ist es hier noch recht gemütlich und flach aber nach Intragna hinauf gibt es ein paar unerbittliche Haarnadelkurven. Helena fuhr munter die 10%-Steigung bergauf. Ich brauchte etwas länger und ob Gerri von der ganzen Sache so richtig begeistert war, weiss ich nicht.



Das Centovalli, wo es noch gemütlich und flach ist

Unvergesslich bleibt die Mittagsrast im Garten einer sehr ursprünglichen Osteria kurz nach dem Grenzübergang. Erst um vier Uhr konnten wir uns von diesem gastlichen Ort trennen. Dabei hatte ich noch ein paar Bergkilometer vor mir.



Helena (die als einzige von uns dreien die Serpentina im Schnellzugtempo nahm) bei der wohlverdienten Mittagsrast



Die Kathedrale von Re in der Mitte des Centovalli ist ein Besuch wohl wert

Gegen sechs erreichte ich das Eschental. Es ist zwar besser bekannt als Valle Formazza aber als es noch zur Schweiz gehörte, hiess das Gebiet zwischen Domodossola und Griespass eben Eschental. Die Walliser hatten es im 13. Jh erobert, leider aber nur etwa 5 Jahre halten können. Ein zweiter Versuch im 14. Jh war nicht viel erfolgreicher. Nach der unrühmlichen Schlacht von Marignano fiel dann das Eschental wieder an Mailand.

Mir persönlich machte im Moment der Anstieg nach Iselle zum Simplon-Autoverlad viel mehr Sorge als der Verlust des Eschentals. Die Strecke zum Autoverlad ist recht steil und dann sollte ja noch ein Zug zu geeigneter Zeit fahren. Und wie ich befürchtet hatte, war gerade ein Zug abgefahren und der nächste war in zwei Stunden fällig. Aber da wartete doch noch ein Personenzug. Ohne viel Hoffnung fragte ich den Zugführer, ob er mich mitnähme. Das sei kein Problem und Schwupps landete EVA im Vorraum der 1. Klasse. Und so erreichte ich Brig noch zeitig genug, um den letzten Zug nach Blitzingen zu erwischen. Denn in Blitzingen wartete Karin mit einem schmackhaften Abendessen und natürlich einem warmen Bett.

8 Aletschgletscher

Heute hatte ich Ruhetag. Als ob ich das nötig hätte. Ich glaube DYNAMIK hatte das viel mehr nötig. Aber daraus wurde nichts. Seine liebe Gattin hat ihn zu einer Hochgebirgswanderung zum Aletschgletscher überredet.

Blitzingen, 5.9.20

Mit dem Velomobil kommt man fast überall hin aber nicht zum Aletschgletscher. Und den darf man nicht auslassen, wenn man durchs Wallis fährt. Und deshalb war heute Wandern angesagt. Von der Fiescheralp zum Märielensee und dann zum Aletschgletscher. Der Aletschgletscher ist immer noch das grossartigste und das imposanteste Naturwunder, das ich kenne. Auch wenn er jedes Jahr etwas kürzer wird.



Der Aletschgletscher ist mit seinen 23 km der längste Gletscher der Alpen

Früher war das anders. Da wurde er immer länger und bedrohte Mensch und Vieh. Die Angst der Talbewohner war so gross, dass man eine Delegation nach Rom schickte, um die Genehmigung für eine alljährliche Prozession gegen das Anwachsen des Gletschers zu erhalten. Diese wurde vom Papst auch gnädigst erteilt. Kein Wunder, dass er seitdem bedenklich rasch schmilzt. Erst vor ein paar Jahren hatte die Kirchgemeinde am Fuss des Gletschers erneut eine Delegation nach Rom geschickt, damit der Gletscher wieder wächst. Wahrscheinlich wird seitdem die Prozession im Gegenuhrzeigersinn durchgeführt.

9 Von den Alpen zurück in den Jura

Heute war DYNAMIK richtig sportlich. Sogar sportlicher als er geplant hat. Das kommt von der Vergesslichkeit.

Montalchez, 6. 9. 20

Heute war ein anspruchsvoller Tag. Ganze 240 km sollten es werden. Natürlich mit einem Start auf 1300 m waren zumindest die ersten paar Kilometer nicht sehr anspruchsvoll. Genau genommen waren es die ersten 150 km. Denn das schwache Gefälle, das man vom Goms bis zur Mündung der Rhone in den Genfersee hat, macht sich bei einem Velomobil recht angenehm bemerkbar. In diesen 150 km erreichte ich einen Schnitt von 30 km/h.



Cascade de la "pisse vache"

Pausen gab's nicht viele. Einen kurzen Stopp für die "Cascade de la pisse vache" und eine kurze Irrfahrt im Sumpfwald der Rhonemündung.



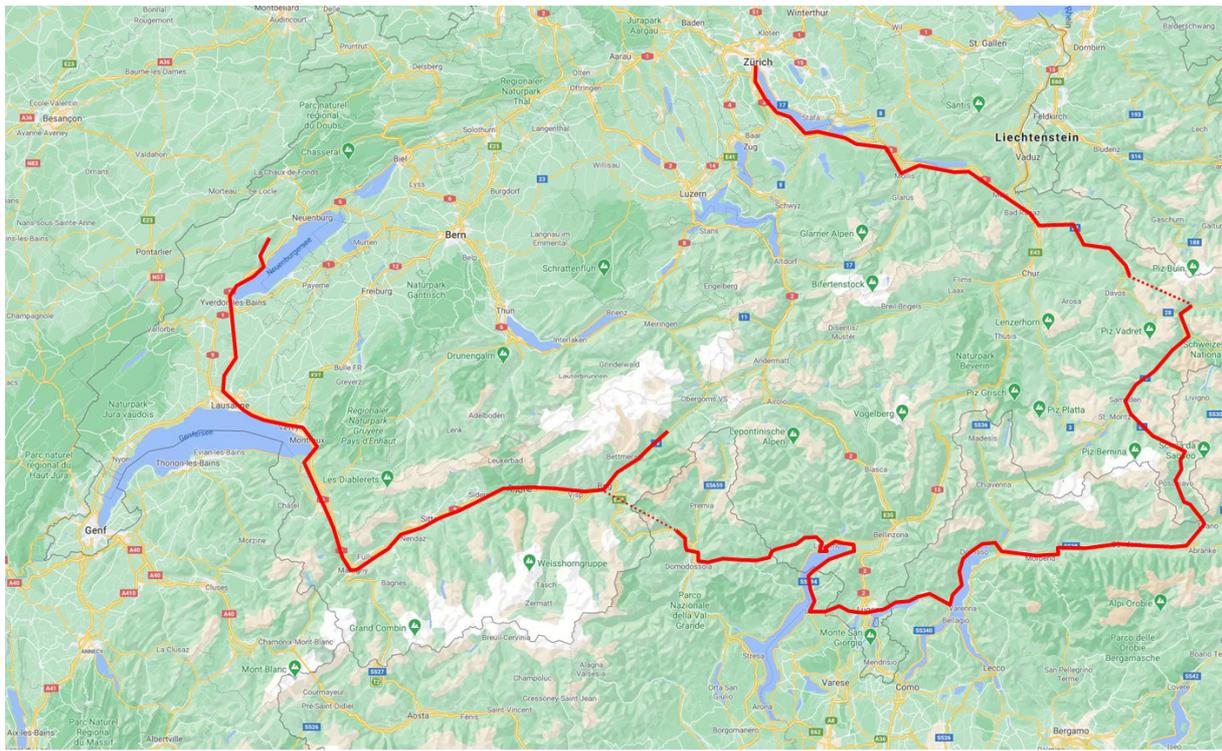
Im Sumpfgebiet der Rhonemündung

Dort im Sumpfwald verzweigt sich der Weg. Nach rechts geht's nach Villeneuve und Lausanne d.h. wo ich hinwollte und nach links nach Evian und Thonon in Frankreich. Früher gehörte Evian, Thonon und das gesamte Chablais nicht zu Frankreich sondern zu uns. Im Zuge der Eroberung der Waadt ist nämlich auch das Chablais mitgekommen, d.h. die Berner und die Walliser haben es Savoyen abgenommen. Und es würde noch heute zu uns gehören, wenn nicht die katholischen Orte der Schweiz gegen die Interessen der protestantischen Orte intrigiert hätten und mit Savoyen eine Allianz gebildet hätten. So quasi ein absichtliches Eigen-goal.

In Lausanne ging's dann zum letzten Mal so richtig bergauf. Dachte ich wenigstens. Denn mein Plan war, EVA in Saint Aubin am Neuenburgersee ins Auto zu laden, das Karin netterweise dort stationiert hatte. Von Saint Aubin geht's nämlich 400 m recht steil den Jura hoch zu unserem Häuschen. Wenn man aber den Autoschlüssel vergisst, nützt auch das schönste Auto nichts. Und so kamen zu den vielen abgestrampelten Kilometern am Schluss noch 400 Höhenmeter dazu.



Wieder zurück im heimatlichen "Stall" und in guter Gesellschaft mit Liegetandem und Street Machine



Unsere Reise durch die „Verlorenen Länder“