

Gedanken im Gegenwind

Eine frostig-windige Velotour durch die zerklüftete Berglandschaft der Cevennen

Kleine Dörfer, wilde Berglandschaften, anspruchsvolle Passübergänge, kaum motorisierter Verkehr: Die Cevennen im Süden Frankreichs eignen sich wunderbar für eine Velotour – speziell mit einem literarischen Radsporklassiker im Gepäck.

Walter Aeschmann

Der Mont-Aigoual ist ein unbequemer Berg. Im Süden der Cevennen ragt er in den Himmel, 1567 Meter über das Mittelmeer, das man bei gutem Wetter 60 Kilometer Richtung Süden erblicken kann. Aber es ist selten gutes Wetter. Auf dem flachen Gipfel thront Frankreichs letzte bewohnte Wetterstation im Gebirge und registriert die Klimadaten: die höchste in Frankreich gemessene Regenmenge, eine maximale Windgeschwindigkeit von 335 Kilometern pro Stunde, eine maximale Schneehöhe von 10,24 Metern im Jahr. Es gibt durchschnittlich 170 Regentage im Jahr, an 241 Tagen herrscht Nebel, an 140 Frost, 116 Tage bleibt der Schnee. Da will ich heute hin. Je selektiver die Routenwahl, desto grösser die Entschlossenheit.

Meerwärts

Es ist Mitte Juni, ich bin den vierten Tag mit dem Tourenrad unterwegs. Die Grundgedanken für meine Unternehmungen sind zwar unterschiedlich, aber immer simpel. Diesmal will ich zum ersten Mal in diesem Jahr das Meer erblicken. Ich beginne in St-Etienne und steuere meinen Lenker Richtung Sète. Auf dem Weg dorthin gilt es die Region Languedoc-Roussillon von Nord nach Süd zu queren. Dazwischen die Cevennen, diese bizarren zerklüftete Berglandschaft aus Kalkstein und Granit. Zahlreiche Flüsse haben spektakuläre Schluchten in die Gesteinssmassen eingegraben. Im Gepäck ist ein kleines Buch von Tim Krabbé.

Krabbé ist ein Schriftsteller aus Amsterdam, national bekannter Schachspieler, Schachbuchautor und ein Spätberufener als Radrennfahrer. Mit bald dreissig Jahren bestreift der heute Siebzijährige sein erstes Amateurrennen. Am Ende seiner wenig geschwollenen Sportler-Biografie waren es sechshundert. Seine Spezialität blieb der Spurt um Rang 12. Am 26. Juni 1977 ist er die Mont-Aigoual-Rundfahrt mitgefahren: 137 Kilometer und 1400 Höhenmeter, verteilt auf vier Berge, darunter der Mont-Aigoual, am südlichen Ausläufer des Zentralmassivs. Darüber hat er ein Buch geschrieben. «De Renner» («Das Rennen») ist ein literarischer Radsporklassiker über vierzehnhundert Stunden gnadenlosen Amateurradrennsport, im Grunde ein innerer Monolog über das Wesen «der härtesten aller Quälsparten» («FAZ»). Dieses schmale Werk lehrt mehr über das Radfahren als die Stunden vor den öffentlich-rechtlichen TV-Stationen während der Tour de France.

«Das Bewusstsein ist klein auf einem Fahrrad, je grösser die Anstrengung, desto kleiner. Jeder aufkommende Gedanke ist sofort absolut wahr, jedes unerwartete Ereignis ist etwas, was man schon immer gewusst, aber einen Moment lang vergessen hatte», schreibt Krabbé. Mein Aufstieg zum Mont-Aigoual beginnt im kleinen Städtchen Florac, einem Zentrum der Cevennen. 37 Kilometer bis zum Gipfel, gut 1000 Höhenmeter. Der Gegenwind bläst aufkommende Gedanken nach hinten weg. Den Berg kann ich noch nicht sehen, aber ich schaue in die Richtung, und es ist grau. Die Strasse führt zunächst unterhalb des Rocher de Rochefort vorbei. Niederes Gestrüpp, Ginsterbüsche, verfallene Kalksteinmauern, Kastanienwälder und Weiden begleiten mich. Kein Auto.

«Wir fahren durch ein Dorf. Fünf hingeworfene Kiesel und drei Häuser» (Krabbé). Nirgends in Frankreich ist eine Region so dünn besiedelt wie hier. Verlassene Natursteinhäuser mit kaputten Schieferdächern, Schäfer mit ihrer



Aufstieg zum Mont-Aigoual: Nirgends in Frankreich ist eine Region so dünn besiedelt wie hier.

WALTER AESCHMANN

Herde auf der Wanderung, einsam weidende Kühe. Ein Teil der Cevennen ist als Nationalpark ausgewiesen, 3000 Quadratkilometer von der Unesco als Weltatmosphäre der Menschheit anerkannt. Auch historisch sind die Cevennen interessant. Friedhöfe mit längst verwitterten Grabsteinen erzählen von den Hugenotten, die hier im 17. und 18. Jahrhundert aus dem Untergrund für ihre Religionsfreiheit kämpften. Im Zweiten Weltkrieg war hier ein Zentrum des Widerstandes gegen die deutsche Besatzungsmacht.

Auf einem versprengten Bauernhof schreckt der Hund zusammen, als er mich erblickt. Rasend fliegt er auf mich zu. Meinem zweifelhafte Bergaufsprung ist der Köter nicht gewachsen. Davon hat nichts gestanden im Prospekt, aber dass es Geier gibt in dieser grandiosen Naturlandschaft. Ich habe keine erblicken können.

Neuunddreissig achtundzwanzig. Der Dreissiger ist noch sauber. Krabbé ist mit «dreiuendvierzig neunzehn» hochgefahren, der Übersetzung «für den erschütterlichen Kletterer». Die Formel bedeutet die Anzahl Zähne für das Kettenblatt vorn und das Ritzel hinten. Sie definiert die Grösse der Übersetzung. Ich trete einen lächerlich kleinen Gang, aber den kleinsten habe ich noch nie gebraucht. «Als zu Beginn dieser Saison bekanntwurde, dass Merckx, Maertens und Thurgum mit einem Zwölfer auf dem Hinterrad fahren würden, ist Boutonnet sofort nach Italien gereist, um

sich dort auch eins zu kaufen», spottet Krabbé über einen Konkurrenten. Im Peloton wurde Boutonnet «le douze» genannt. Er hatte den Zwölfer zwar kaum getreten, aber stets montiert. Die Wahl der Übersetzung als psychologische Krücke und Religionsersatz.

Ich denke an Jacques Anquetil und seinen Bidontrick. Der französische Radprofessional drang gedanklich tief in die Gesetze seines Berufes vor. Der Velofahrer existierte aus einem Velo und dem Fahrer. Das Velo diene als Hilfe, um rascher voranzukommen. Es soll möglichst wenig belastet werden, überlege er. Vor jedem schweren Berganstieg nahm er deshalb seinen Bidon aus dem Halter und steckte ihn in die Trikottasche. Diese Geschichte ist von Krabbé erfunden. Aber es gibt nicht viel dagegen einzuwenden. Zwischen 1957 und 1964 gewann Anquetil fünfmal die Tour de France. Die Anekdote verriet auch einiges über die irrationalen Radler-Seelen. Ich hadere mit dem Schicksal, nichts von jener Logik zu besitzen, die einen zum Champion macht.

«Am Strassenrand liegt rote Erde. Im Himmel ist ein blaues Loch.» Mehr Landschaft gibt es für Krabbé nicht als Col de Perjuret. Ich passiere dieses Hochplateau, rechts Wälder und Weideland, links die welligen Hügel in helles und dunkles Blau getaucht. Ich sehe zur Cause Méjean, der grössten und höchstgelegenen Ebene im Zentralmassiv. Wolkenketzen schleichen über sie hinweg, die Sonne projiziert Flecken auf

die Kalksteinfelsen. Die Aussicht ist vollkommen, aber radsporttechnisch ist der Perjuret ein unbedeutender Pass. Auf tragische Weise hat ihn der französische Radprofessional Roger Rivière bekannt gemacht. Am 10. Juli 1960, auf der 14. Etappe der Tour de France, stürzte er hier in eine 30 Meter tiefe Schlucht. Der dreimalige Weltmeister verletzte sich an der Wirbelsäule und war danach behindert. Mit 40 Jahren starb er an Krebs.

Mont-Aigoual, der Wasserberg. Der Gipfel ist jetzt nah. Der Name ist dem Altfranzösischen «aiga» entlehnt (Lateinisch: aqua). Mehrmals erfassen mich die eisigen Böen derart grob, dass sie mich vom Rad zu stossen drohen. Ich fahre auf die graue Wand aus Nebel, Wolken und leichtem Nieselregen zu. Hier stauen sich die Regenwolken zum ersten Mal, die vom Meer ins Landesinnere getrieben werden. 265 Tage im Jahr weht starker Wind, häufig stürmt der Mistral über den Berg hinweg. Ich habe es im Aufstieg nicht bemerkt, als mein Gehirn beschlossen hat, aus Mangel an Sauerstoff «sich wurstartig aus den Ohren zu stülpen» (Krabbé): Die Finger sind fast tiefgefroren.

Leiden und Lust

Das Meer kann ich von hier oben nicht erblicken. Aber ich bin glücklich. Nebel huscht über die Wetterstation, manchmal dringt die Sonne durch, und ich sehe Richtung Süden, wo die Strasse sich hinunterschlingelt. Es ist eine wunderbare Pass-Abfahrt. Eine Viper sonnt sich auf der Strasse. Die Finger bleiben unempfindlich. In Ganges, meinem Etappenziel, fragte ich im Office du tourisme die junge Dame, wo ich gewesen sei. Ich erzähle ihr von meiner frostig-windigen Velotour. Bisher hätte ich angenommen, der Mont Ventoux in der Provence sei der Berg der kühlen Winde. Im Vergleich zum Mont-Aigoual sei dort das Paradies. Sie lacht mich aus: Nun wüsste ich es besser.

«Leiden verwandelt sich hinter der Ziellinie in eine Erinnerung an Lust, und je grösser das Leiden war, desto grösser die Lust», schreibt Krabbé. 300 Meter vor dem Ziel der Mont-Aigoual-Rundfahrt war er in der kleinen Spitzengruppe und hat den Spurt zuerst lanciert. «50 Meter zu früh.» Er wurde Zweiter. Um zehn Zentimeter geschlagen von einem 19-jährigen «Hinterradlutscher». So werden jene Fahrer ausgeschimpft, die nur den Windschatten suchen und die Führungsarbeit verweigern. Die Niederlage schmerzt, was dem Wesen des Sports an sich entspricht: «Wer ein guter Verlierer sein kann, sollte vom Sport ausgeschlossen werden.»

AUSPROBIERT

Mobiles Kraftwerk

Solarpanel mit Akkupack

jgb. · Elektronische Geräte bestimmen längst nicht mehr nur den Berufsalltag, sondern auch unsere Freizeit. Smartphones dienen nach wie vor der Telekommunikation, aber dank den mittlerweile unzähligen Programmen erweitert sich ihr Leistungsumfang per Download und in atemberaubendem Tempo: Besonders nützlich sind für Outdoor-Sportler Funktionen wie akkurate Wetterprognosen und Niederschlagsradare, die Lokalisierung mittels GPS-Empfänger oder die Nutzung von topografischen Karten und Routenvorschlägen. Auch GPS-Geräte, Stirnlampen, Campinglaternen, Foto- und Videokamera und iPads gehören für viele mittlerweile zur Standardausrüstung auf einer Tour.

Mit der steigenden Abhängigkeit von den kleinen elektronischen Helferteilen stellt sich bei der Tourenplanung zwangsläufig auch die Frage, woher der Strom für die zahlreichen Akkus kommt. Zumindest auf Bergtütten ist die Verfügbarkeit von Steckdosen gewährleistet, aber wenn immer mehr Menschen zeitgleich ihre Geräte mit Strom versorgen möchten, ist auf der Suche nach freien Steckdosen zwangsläufig «Beschaffungsstress» die Folge.

Eine unabhängige Stromversorgung können mobile Solarpaneele und externe Akkupacks gewährleisten, wie sie beispielsweise der Schweizer Spezialist SISteich anbietet. Wenn Leistungsfähigkeit bei gleichzeitig akzeptablem Gewicht und Packvolumen im Mittelpunkt steht, dann ist das Mitra-XL-41-Paket, bestehend aus dem Solarpanel Helios (16V / 9W) und dem Akkupack XL 41Wh, eine sehr gute Wahl.

Das rund 300 Gramm leichte Panel generiert den Strom mit sogenannten Triple-Junction-High-Tech-Solarzellen – eine Technologie, wie sie in der Raum-



fahrt eingesetzt wird. Die übereinanderliegenden drei Solarzellen verbinden eine minimale Abmessung mit einem sehr hohen Wirkungsgrad. Sie liefern auch dann noch Energie, wenn der Himmel leicht bewölkt ist. Das Panel ist nur gerade 1 Millimeter dick und entsprechend flexibel und nahezu unzerstörbar – auch deshalb, weil es wasserdicht und temperaturunempfindlich ist. Zusammengefasst passt es mit 20x30 Zentimetern in fast jeden Rucksack, ausgeklappt misst es 30x55 Zentimeter und kann dank Ösen am Rucksack, am Zelt oder an einem Ast befestigt werden.

Ergänzt wird das Panel durch den Stromspeicher PowerBank XL-41, einen Lithium-Polymer-Akku mit allen Leistungsmerkmalen 11 200 mAh / 3,7 V. Der 140 Gramm leichte Akku speichert die Energie für Tage mit wenig Sonne und gleicht auch die Spannungs- und Stromschwankungen infolge wechselnder Sonneneinstrahlung aus, die es zwangsläufig gibt, wenn die Endgerätee direkt geladen werden. Bei idealer Sonneneinstrahlung wird der externe Stromspeicher innerhalb von rund zehn Stunden komplett aufgeladen und liefert danach genug Energie, um ein Smartphone rund fünfmal oder ein iPad einmal aufzuladen. Während das Akkupack durch das Solarpanel gespeist wird, kann es gleichzeitig Energie an ein Drittgärtel abgeben. Am Powerbank lassen sich mittels USB-Kabel alle elektronischen Geräte im heute üblichen Spannungsbereich 5–6 Volt anschliessen. Das SISteich Mitra XL 41 ist mit 288 Franken zwar kein Schnäppchen, rechtfertigt den Preis jedoch durch die hohe Fertigungsqualität und eine gute Leistungsfähigkeit (www.sistech.com).

GUT ZU WISSEN

Route: Die Route führt in fünf Tagesetappen von St-Etienne nach Sète. Man kann auch in Le Puy-en-Velay starten. Über La Bastide-Puyfauvent, Florac und Ganges geht es nach Sète. Den Ausgangspunkt erreicht man mit dem Zug über Basel, Dijon und Lyon oder über Bern, Genf und Lyon. Das Velo darf auch im TGV mitgenommen werden; in den regionalen Zügen ohnehin. Die Etappen sind mittelschwer, zwischen 60 und 90 Kilometern und bis zu 1000 Höhenmetern. Wer nur die Cevennen entdecken will, findet genügend Möglichkeiten für mittlere bis anspruchsvolle Touren. In jedem grösseren Dorf gibt es schöne Unterkünfte. Die Pässe sind nicht so anspruchsvoll wie jene in den Alpen, aber nicht zu unterschätzen. Höchste Passübergänge: Montagne du Goulet (1500), Col de Finiels (1541), der mit dem Mont-Lozère (1674) die höchste Erhebung der Cevennen quert, und Mont-Aigoual (1567).

Beste Reisezeit: Frühling und Herbst. Die Cevennen sind vom mediterranen Klima beeinflusst. Auf den Bergen und Hochebenen ist es jedoch rau und kühl.

Kartenmaterial: Michelin Nr. 526, 1:200 000 Languedoc-Roussillon. Oder: Institut Géographique National (IGN), Cartes de Promenade, mit Velo- und Wanderrouten, 1:100 000. Hier sind für das Gebiet der Cevennen mehrere Nummern nötig.

Buch: Tim Krabbé: Das Rennen. Mit einem Nachwort von Rainer Moritz. Reclam, Leipzig, 168 S.

