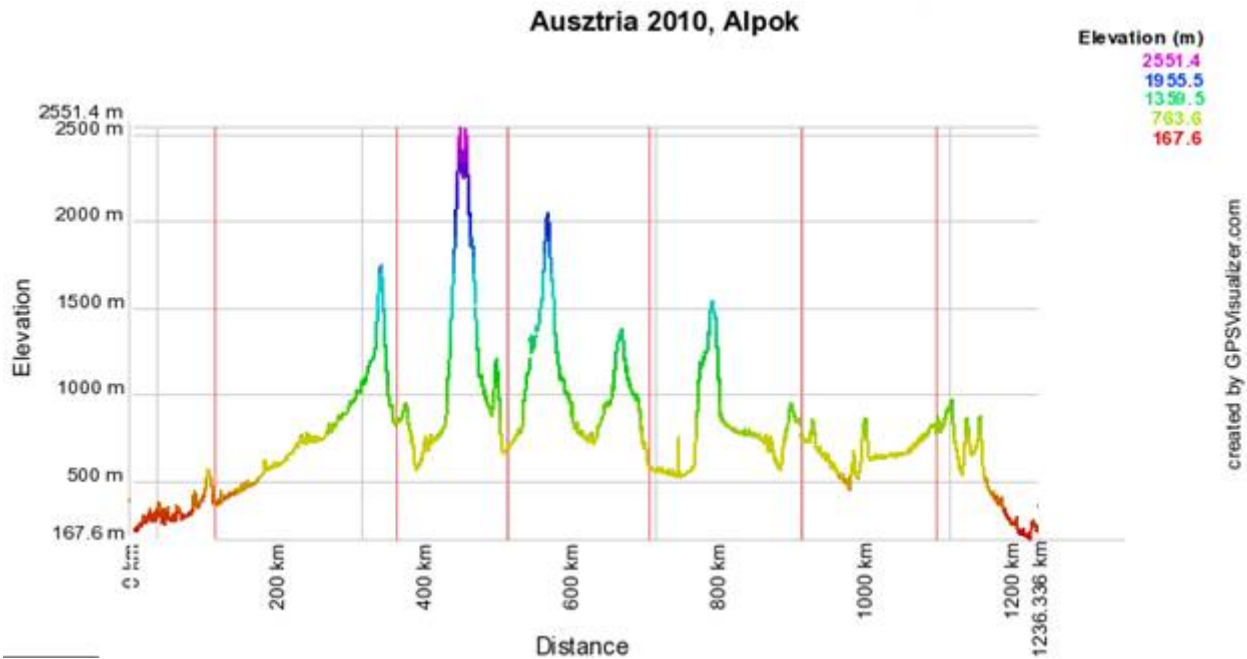


Alpok-túra 2010

Ausztria (-Olaszország)

Jó pár bringás túrát letekertünk már, de eddig ez volt a „királyszakasz”, aminél sokkal többet teljesíteni már tényleg nem tudtam volna, csak egy kiadós (1-2 napos) pihenő után. Megtettünk az ODO-m szerint 1427 km-t, volt egy 2500 m tsz. fölötti, emellett még egy 2000-es, két 1500 fölötti és számtalan 1000 fölötti hágónk. Szép volt, jó volt, és bár életemben eny-nyit/ennyire kevésszer fáztam még, pláne augusztusban, de megérte.

A teljes út szintkülönbsége így nézett ki nagyjából:



És ez volt a teljes útvonal:



Az útnak két Gepida Alboin 300-as biciklivel vágtunk neki, a csomagok súlya, mint utólag lemértük, kb. 16 kg volt: mindkét gépen egy-egy háromrészes hátsó kerékpáros táska, plusz az egyikben a sátor (ezt végül én vittem), a másikon egy utazótáska kötéllel felkötve. Ez utóbbi a polifókok kényelmes elhelyezésén túl a két oldalzsebével igen jó szolgálatot tett, mert azokba lehetett kaját és innivalót rakni, meg ott volt könnyen előkapható helyen a fényképezőgép, térképek, útleírások is. A kaja és az innivaló miatt a csomag súlya akár a 20-25 kilót is elérhette.

Íme a részletek:

1. nap: 2010. augusztus 11. (szerda)

Debrecen	07:29		16807 gyors (Záhony - Tapolca)
Budapest-Kelenföld	10:41		
Budapest-Kelenföld	10:52	+>>	9202 gyors (Budapest-Keleti - Celldömök)
Celldömök	13:45		
Celldömök	13:48	+>>	9014 személy (Veszprém - Szombathely)
Szombathely	14:29		

Indulás Debrecenből a fél nyolcas balatoni vonattal. Ez jó, mert nincs túl korán, ráadásul átmegy Pesten, így nem kell a városban biciklizve átszállni. Maga az átszállásunk Kelenföldön igen jól sikerült, mert a mellettünk lévő vonatra kellett felpakolni, és rendes volt a kalauz is, mert vártak annyit, míg feldobáltuk a cuccokat, bicikliket, bár egy kis késésünk volt. Az már a vonaton derült ki, hogy hiába megy a vonat egy része átszállás nélkül tovább szombathelyre, nekünk Győrben megint „át kell szállnunk”, mert a vonatot szétcsatolják, és mi nem a megfelelő részben vagyunk. A feladatot itt is megoldottuk, így aztán már csak Celldömölkön kellett ügelnünk az utolsó átszálláshoz. Mivel tudtuk, merre induljunk, hol áll a vonat, ez se volt nagy ügy gyorsan lerendezni.

Szombathelyen eltértünk az előre eltervezett indulási iránytól, mert megpróbáltam beszerezni az esőkamáslikat, amik nem érkeztek meg időben Debrecenbe. Viszonylag gyorsan találtunk is két bringásboltot, de egyikben se volt, így aztán kitekertünk a Rohonci útra (ott a strand környékén még egy újabb sikertelen próbálkozás), és mentünk a határ felé.

Eredetileg Szombathelyről az Olad–Sé–Torony útvonalon akartunk a határhoz menni, de a bicikliút egy körforgalomnál Bucsu felé vitt tovább (vagy el) bennünket. Nem is volt ezzel semmi gond, még ha Bucsuból elsőre Bozsok felé indultunk is ki, végül egy gyors fordulóval eljutottunk a határig.

A határtól nem volt bringaút, a szokásosan jó minőségű (a túra végére azért ez a vélemény megváltozott) osztrák 63-as úton mentünk Schachendorfig. Itt azonban jött a következő be nem tervezett kanyar, mert Großpetersdorf felé autópálya lett a főút, úgyhogy be kellett kanyarodni Schachendorfba, majd onnan kisebb utakon visszajutottunk a Großpetersdorfba futó főútra. Ezen nagy forgalom volt, meg emberes emelkedők, de abban maradtunk Bálinttal, hogy semmilyen tábla nem tiltja a bringázást, hát megyünk.

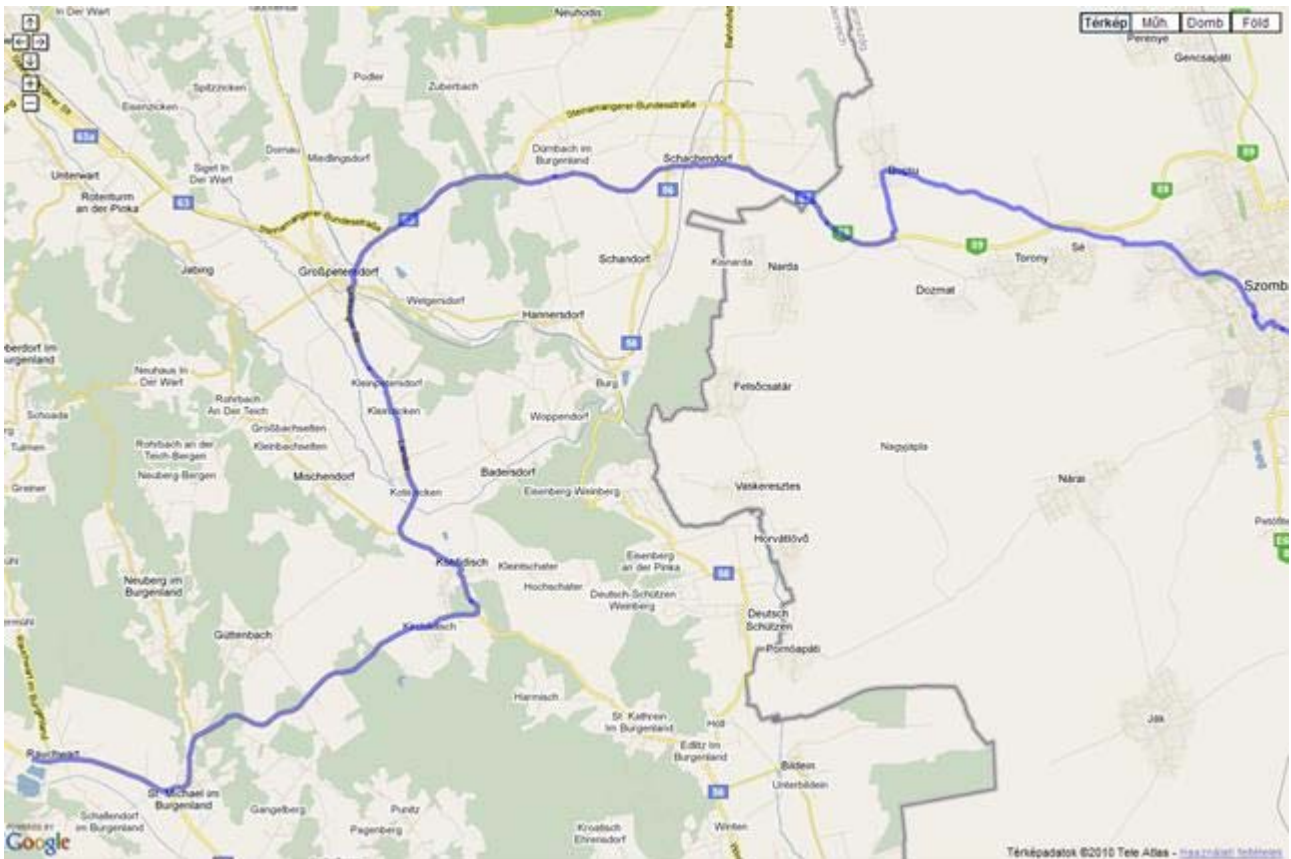
El is értünk Großpetersdorfba, ahol erős kaptatón tekertünk felfelé, hogy Neuhaus in der Warton, majd Olbendorfon és Stegersbachon át eljussunk Burgauba. Ebből aztán az lett, hogy eggyel hamarabb leágazásnál mentünk ki Großpetersdorfból, és így utunk a Kleinpetersdorf–Kleinzicken–Kotezicken–Kohfidisch–Kirchfidisch vonalon vezetett, hogy aztán St. Michael im Burgenlandnál elérjük az 57-es utat meg az eredeti útvonalat.



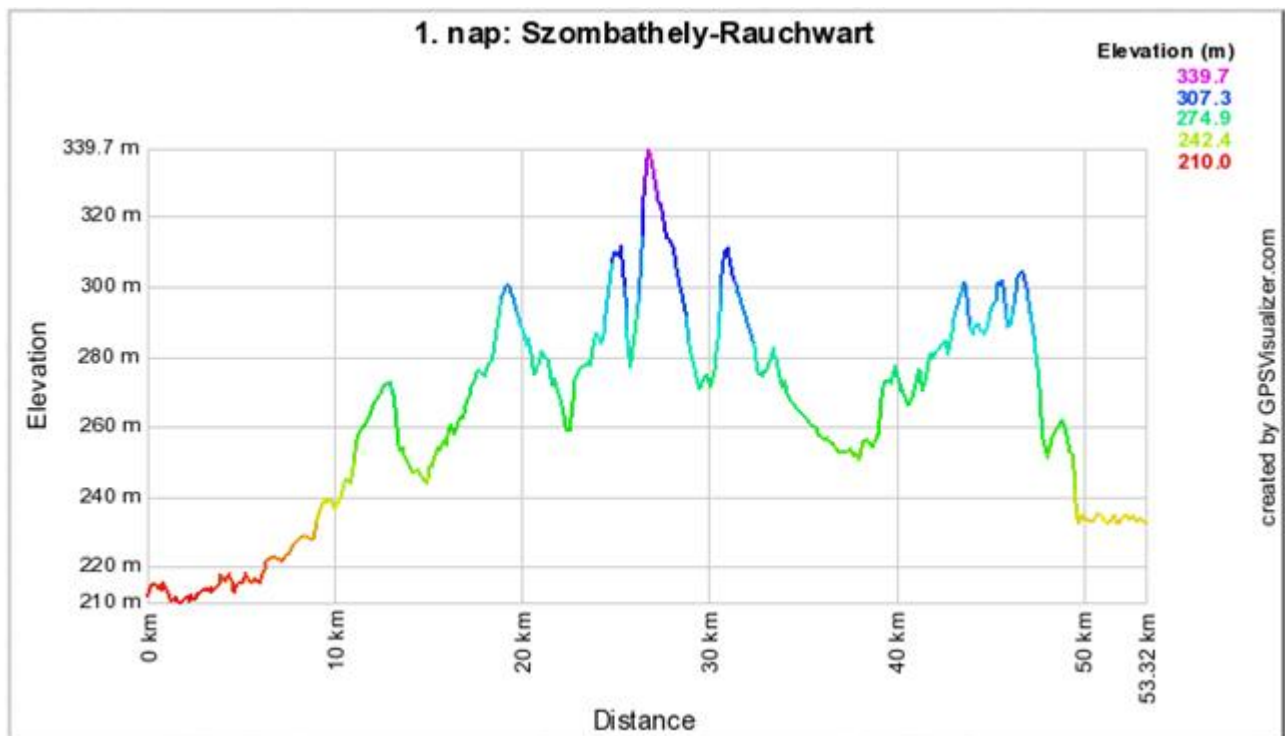
Mivel a kóborlással némi idő eltelt, nem jutottunk el az eredetileg tervezett Bad Blumauig: Rauchwartnál betekertünk egy főleg lakókocsikból álló hatalmas kempingbe. Hivatalos emberrel nem találkoztunk, így aztán sátrat vertünk a legvégén a kerítésnél egy tengeritábla szomszédságában.

Napi teljesítményünk:

T. Táv: 71,27 km
Max: 52,7 km/h



[Link.](#)



2. nap: 2010. augusztus 12. (csütörtök)

Reggeli egy gumicsizmás egyén ránk lett, és húsz eurót számított az éjszakai alvásért. Mivel én ezt sokalltam (és saját zsebre dolgozásra gyanakodtam), Bálinttal megkérdeztem, papírt, ad-e róla. Ő nem adott, de elkísért az irodába, ahol adtak: 21,30 € lett a végső összeg. Orcátlanul magas ár, még ha egy tó is volt a kemping szélén.

Ezek után továbbindultunk az 57-es úton, jött Stegersbach, Burgauberg (jó kis emelkedő), Burgau, és hamarost Bad Blumauban voltunk. A falun keresztül mentünk a Hundertwasser-üdülőkomplexumhoz, és körbe fotóztuk kívül-belül:





Burgau után nagyon meredek emelkedő jött (legalább 16-18 fokos), amin Bálint – mint mindig a túra alatt – feltekert, de én bizony csak toltam a biciklit azon a pár száz méteren. Ezután a Ilznél elérve a 65-ös utat, simán elmentünk Grazig.



Grazban először is bevásároltunk egy szupermarketben, aztán meg leültünk a Burgparkban megebédelni.

Kis pihenő után bementünk az centrumba, ott sétálgattunk a millió ember közt.





Láttunk pár templomot, de múzeumba csak a Fegyvertárba (Landeszeughaus) akartunk bemenni, mert úgy hírlett, hogy ez a világ legnagyobb fegyvermúzeuma, a 17. sz. óta változatlan belső felszereléssel. A belépő (ami egyben belépő volt a Kunsthausba is) kettőnknek 10 € volt. A múzeum egy szép, régi, többszintes épületben van, amiben valóban sok ezer lándzsa, kard, puska, pisztoly, páncél van felhalmozva. Mindenből több száz. Úgyhogy darabszámra lehet, hogy tényleg ez a világ legnagyobb fegyvermúzeuma, de egyébként nem.



Mivel volt jegyünk rá, bementünk a Mura-parton álló Kunsthausba, ami elvileg modern művészetek múzeuma egy modern, sajátos for-

májú épületben. Sok érdekeset nem sikerült benne találnunk, ellenben jó volt a kilátás a felső szintjéről a városra, például a Schlossbergre, azon meg az Óratoronyra.

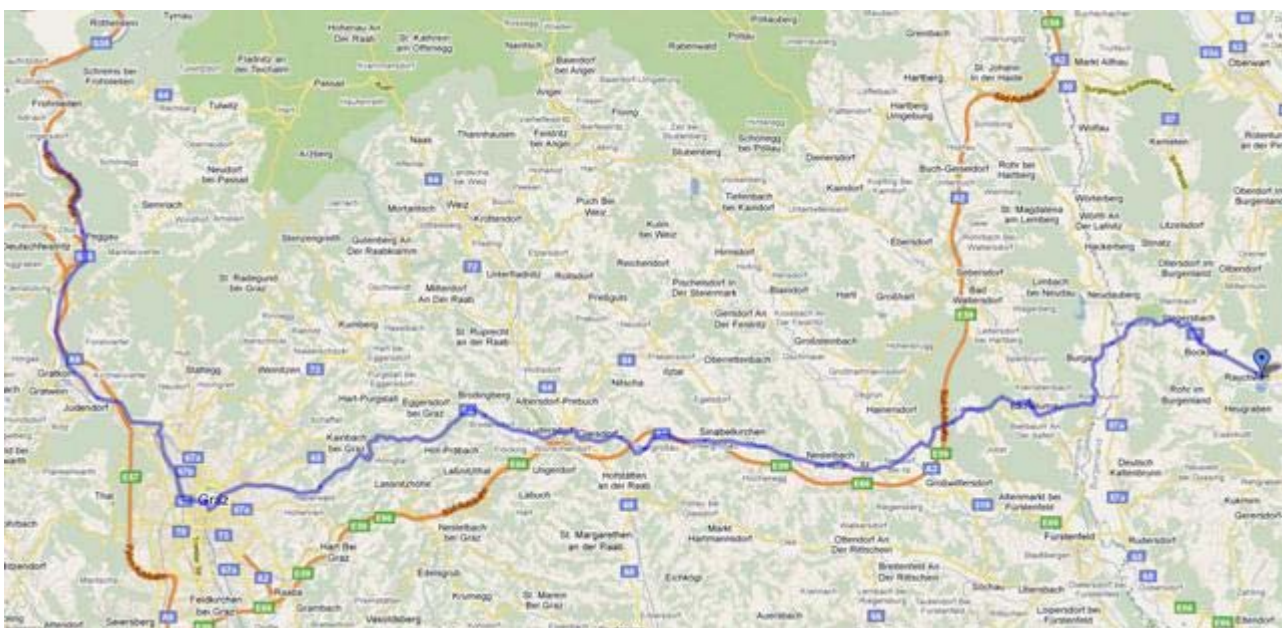


Mivel a Kunsthaus a Mura partján volt, innen indultunk tovább, hiszen innen utunkat a Murradwegen akartuk megtenni. Tudtukkal az R2-es Radweg Bruckig a Mura mindkét partján fut (ami nem így van pontosan), mi a jobb partot választottuk, ami a város végéig tartott. Itt bekanyarodott a város felé, és egy bringás felvilágosított, hogy a bal parton kell mennünk. Előbb bevásároltunk vacsorára, aztán visszatekertünk egy kis híd-

hoz, és átmentünk a másik partra. Egy padon megkajáztunk, és előbb a bicikliúton, aztán meg a közúton, ami éppen jött mentünk estig Grazból Gratkornon, Gratweinen, Peggaun át. (A Mura melletti utunkról a térkép nem pontosan tájékoztat, mert már az első szakaszon is mentünk a Murradwegen is, ami nincs rajta a térképen, meg közúton és amelletti biciklisúton is, de az egyes szakaszokat azonosítani nem lehet pontosan. Mindenesetre térkép a Murradwegről: <http://www.gps-tour.info/de/touren/detail.22719.html>.) Frohnleiten előtt esteledett ránk, úgyhogy Ungersdorfbán sátoroztunk a Camping Lanzmaierhofban (14,10 €).

Napi teljesítményünk:

- T. Táv: 112,15 km
Max: 62,3 km/h
- B. Táv: 108,79 km
Max: 58,40 km/h
ATM: 6:23"
AVS: 17,00 km/h



[Link.](#) A térkép Graztól csak tájékoztató jellegű



A szintkülönbség bemutatása Graztól csak tájékoztató jellegű

3. nap: 2010. augusztus 13. (péntek 13!)

Péntek 13: beköszöntött az esős évszak – eztán majd minden nap esett valamennyit. Reggelre beborult, és már hajnalban is kopogott egy kicsit a sátron, de igazából csak pakolás közben kezdett el esni. Így aztán esőnadrágban és -dzsekiben indultunk el. Hamar bekanyarodtunk Frohnleitenbe, egy bolt elé. Reggelivásárlás, amit egy magasabb padkán ülve meg is ettünk, de mire megreggeliztünk, feljött a zivatar. A bolt bejárata fölötti nagyobb eresz alatt vártuk az eső enyhülését a biciklivel, aztán szemerkélő esőben indultunk tovább.

A Murát nem nagyon láttuk, vagy a Murradweg vezetett olyan helyen, ahol semmi se volt, vagy mi tértünk valami közútra, nem igazán volt szép az út, bár körben persze hegyek voltak. Meg persze felhők.

Mire Bruck an der Mur-ba értünk, az eső elállt, de helyette az én trikómból már facsarni lehetett a vizet, úgyhogy levettem, és a vékony pulcsit vettem fel a városnézéshez, majd a trikó e fölé került száradni, mikor továbbindultunk.



Bruck an der Mur (18 ezer lakos, 491 m tszfm) körzeti székhely a Mürz és a Mura összefolyásánál, továbbá a leírás szerint főtere az egyik legnagyobb és legszebb Stájerországban, modern díszkúttal.

Hát ebből olyan sokat nem láttunk. Volt egy szép ház a tér sarkán, amúgy meg vurstli volt az egész. Épp valami városi nap volt a



péntek 13 alkalmából, minek apropóján kipingált bohócok flangáltak az utcán, és valami riporterek Bálintból akarták kihúzni, hogy mit tud erről az egészről. Hosszadalmas interjú helyett inkább körbejártunk, hogy valami kajáldát találjunk. Előbb egy Billában vettünk egy narancslevet, majd egy elegáns kínaiban ettünk az ottani svédasztalos rendszerben 6,30-ért annyit, amennyi belénk fért. Hát fért elég sok, úgyhogy halból, csirkéből, disznóból, sültből, főttből, csípősből, nem csípősből, zöldségekből, süteményből, gyümölcsből termeltünk derekasan. Jól belaktunk.

Az emberes ebéd után indultunk tovább, én már biciklisgatyában, dzseki nélkül, mert épp csak szemerkélt.

Loeben következett (40 ezer lakos, 541 m tszfm.). Állítólag jelentős iparváros, Stájerország második legnagyobb városa, melynek délnyugati kerületben, Gössben működik a világhírű 1860 óta a Gösser sörgyár. Mi különösebben nem

szemlélgettük a várost, csak épp egy pillantás pár fénykép erejéig, és mentünk tovább.

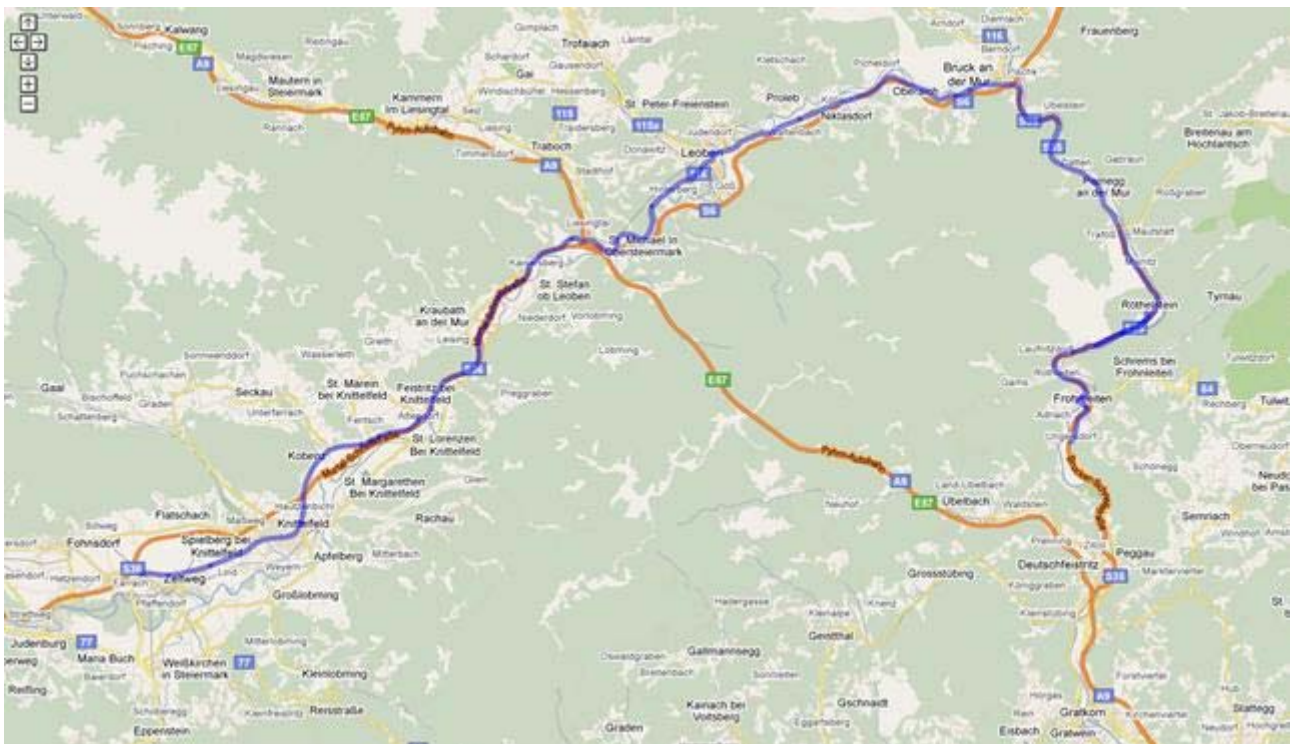


Következett egy kis kaja egy buszmegállóban, ami esőszünet is volt egyben. Egy régi meléképületet szemlélgethettünk innen.

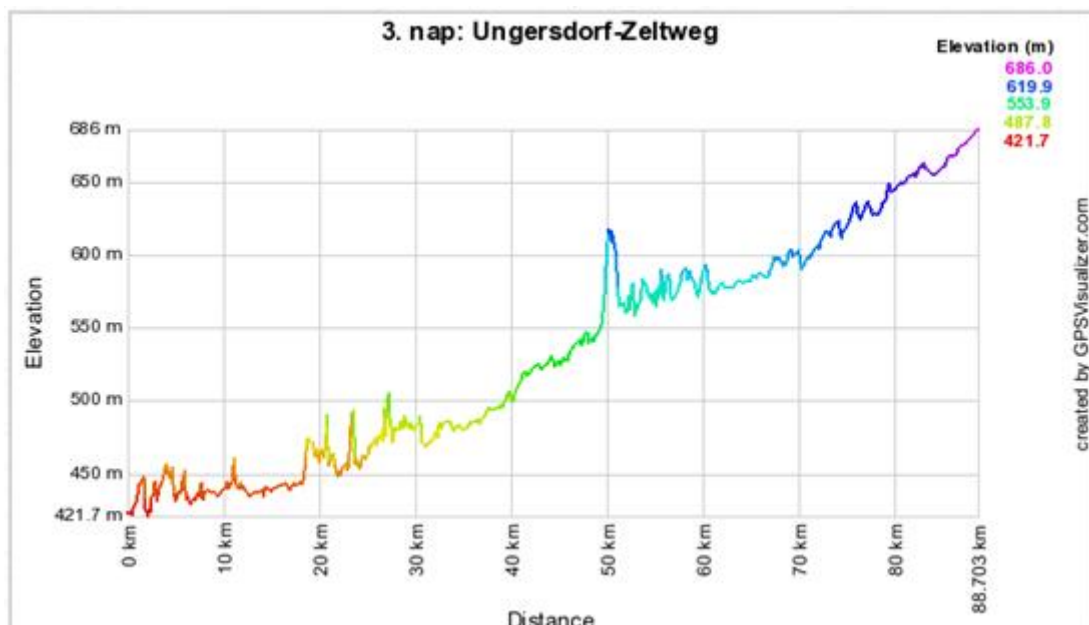
Knittelfeld (15 ezer lakos, 643 m tszfm.) előtt az eső megint rákezdte. Egy Sparban vacsorát vettem, és mentünk tovább az egyre erősödő esőben. Rajtam a dzseki alatt is csurgott a víz, úgyhogy szállás után néztünk, ami Zeltwegben került egy szoba formájában. Bálint lealkudta 18 €/főre, kaja, fürdés, alvás.

Napi teljesítményünk:

- T. Táv: 89,17 km
Max: 47,2 km/h
- B. Táv: 87,50 km
Max: 44,07 km/h
ATM: 4:52"
AVS: 17,97 km/h



[Link.](#) A térkép csak tájékoztató jellegű



A szintkülönbség bemutatása csak tájékoztató jellegű

4. nap: 2010. augusztus 14. (szombat)

Reggel jó sokáig aludtunk a nagy kényelemben, majd indulás után rögtön bevásároltunk egy szupermarketben. Ekkor még csak reggelit, bízva benne, hogy dél tájban még találunk boltot nyitva, hogy a hétfégi nagybevásárlást is megejthessük.

Reggeli után mentünk tovább Judenburgba. Judenburg (11 ezer lakos, 735 m tszfm.) körzeti székhely, de amúgy semmi rendkívüli. Olyanokat írnak róla, hogy a város látképében fontos szerepet játszanak az impozáns hidak: Mura felett 3 ívnyílású híd, valamint a hatalmas Grünbüchl-viadukt, mely 610 m hosszú, 50 m magas, 143 m fesztávolságú völgyhíd.

Számunkra a fő nevezetesség az volt, hogy miután egy istentelenül meredek kaptatón beértünk a városkába, sikerült egy Szombathelyről ideszármazott magyarral találkozunk.



Késő ebédre értünk Murauba (4000 lakos, 829 m tszfm., középkori jellegű városka, városkapukkal, városfallal).

Először is bevásároltunk a Sparban a hétfégre, majd ettünk fejenként két kebabot ebédre a főtéren. Darabja 3 euró volt, és igen jól esett.

Kis kört tettünk a főtér körül, aztán mentünk tovább: innen már jobbra a Murrwegen, amiről az előző nap erősen lekeveredtünk. Innentől már szép volt az út, a Mura egyre kisebb és egyre sebesebb volt, bár az út maga olyan erősen dimbesdombos, szuszogós terepen futott, ahol helyenként én tolni kényszerültem a biciklit.



A főtér mellett még egy román alapokon álló templomot néztünk meg kis kapaszkodás után, és ennyi volt Murau.





Murautól a műúton indultunk tovább, de hogy lássunk valami szépet is, rákanyarodtunk az R2-re. Le-fel ment az út, jó alaposan kifáradtam, ellentétben Bálinttal. De megérte, mert egyre szebb lett az út. Tamsweg előtt már padok, pihenőhelyek is voltak. Az egyikben meg is álltunk, mert épp szemerkélni kezdett az eső. Míg ott meg ettük az uzsonnát, jött egy aszszony, elkaszálgatott a mögöttünk lévő placcon.

Aztán mentünk tovább, és befutottunk Tamswegbe, ahol már szállást kellett volna ke-

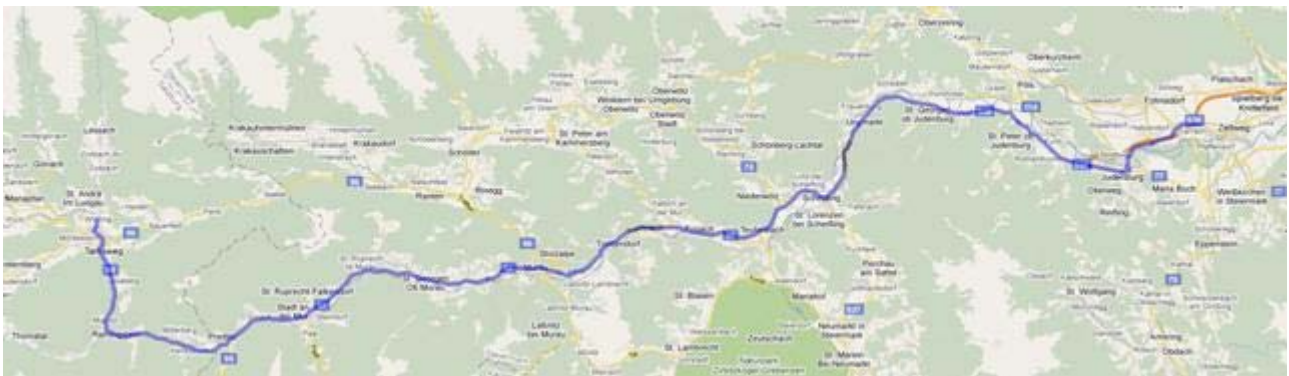


ríteni, mert újból esett, és ránk is esteledett. Bolyongtunk fel-alá, már az is felvetődött, hogy visszamegyünk az úton, mert nem túl messze a Murán volt egy kis fahíd, aminek a fedett pihenőjében akár meg is lehet aludni. Végül az egyik járókelő használható leírást adott a Waldcampingről, és elindultunk oda. Nem találtuk persze, indultunk tovább, és csodák csodájára ekkor – távolabb, mint hittük – csak előkerült egy kis folyócska partján.

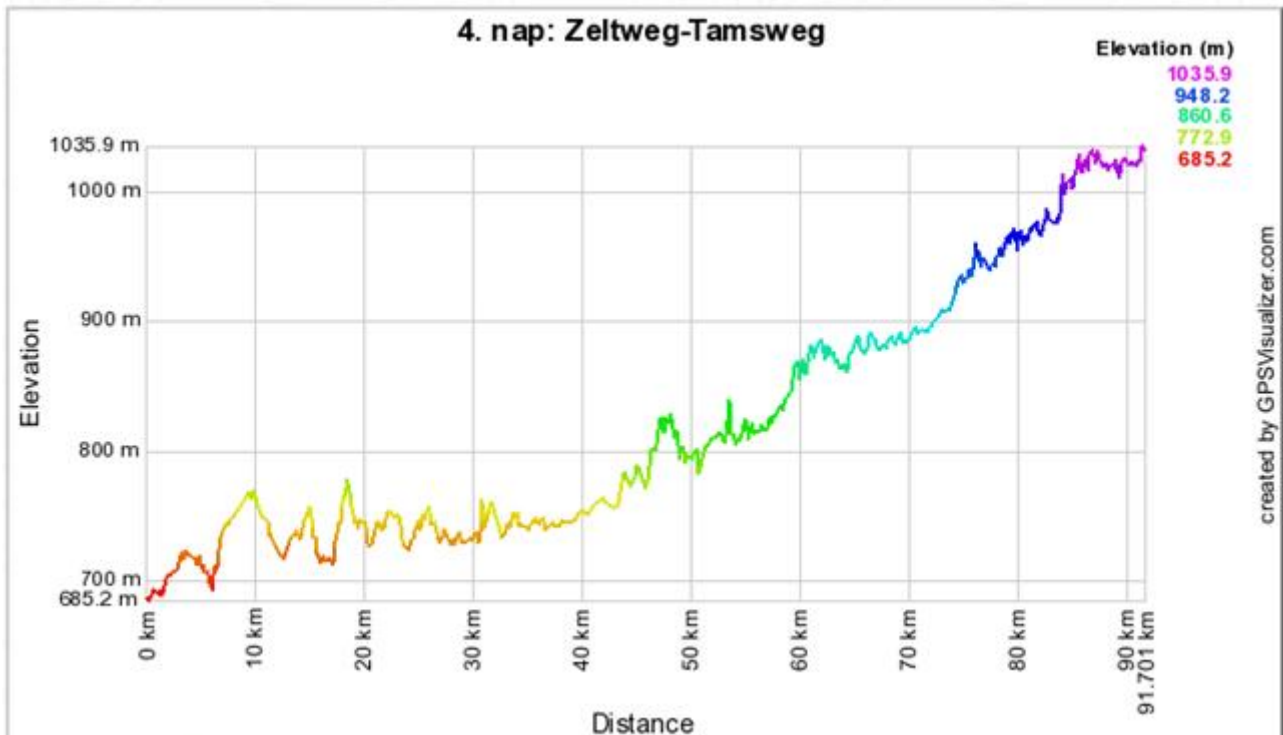
Itt is kellemes kényelemben aludtunk, mert a sátorozásért 10 eurót, egy lakókocsiért meg 12-t kértek, úgy hasraütéssel. A két eurót beáldozva a kényelmes szétpakolást választottuk, és a fejlámpát csillárrá alakítva belaktuk a lakókocsit. Némi ötletességet eztán már csak a tisztálkodás igényelt, mivel a kempingben a zuhanyok tantusszal működtek, és nekünk olyanunk nem volt. Volt ellenben egy zuhanyfülke, amiben csap is volt a zuhany mellett, és a csapba lehetett azt a meleg vizet folytatni, ami a zuhanyból nem jött. Mindezt Bálint igen élvezmesen felfedezte, és én már e tudás birtokában mentem lecsutakolni a napi izzadságot. Sűrűn kopogó esőben aludtunk el.

Napi teljesítményünk:

- T. Táv: 110,51 km
Max: 53,9 km/h
- B. Táv: 106,89 km
Max: 49,50 km/h
ATM: 6:17"
AVS: 16,96 km/h



[Link](#). A térkép csak tájékoztató jellegű



A szintkülönbség bemutatása csak tájékoztató jellegű

5. nap: 2010. augusztus 15. (vasárnap)



Alvás fél kilencig a lakókocsiban, ébredés-felkelés szép napsütésre. Aztán mire összeköltünk, feljöttek a felhők, még esett is. Aztán csak neki lódultunk, de 100 méter után Bálint leállt, hogy csodaszép felhőket fényképezzen. A felhők valóban szépek voltak, és az utolsó kattintásra az is kiderült, hogy esőfelhők. Egész komoly zápor keletkezett, szerencsére egy ház eresze alatt sikerült meghúzni magunkat. Beöltöztünk vízhatlanba, de pár száz méter után már a nap sütött, és öltözhettünk vissza szellősbe. Szerencsére aztán estig viszonylag napos, kellemes időben mehetünk, bár a szokásos esti eső nem került el ezen a napon se.

Napközben nagyon szép helyeken mentünk (például a mauterndorfi vár mellett kerekeztünk el), de kóvályogtunk is jócskán.



Tamswegnél viszonylag gyorsan megtaláltuk a jó utat Radstadt felé (bár a Waldcampingből a 96-oson indultunk el). Twengig a Taurach völgyében mentünk, kellemes emelkedő, nem túl megerőltető. Twengbe pont délben értünk, úgyhogy egy kényelmes buszmegállóban meg is ebédeltünk. Tweng után kezdődött az a 8 km, ami 7-8 százalékos emelkedőn vitt fel 1750 m fölé, az első komolyabb hágókra. Nem volt könnyű menet, de feltekertünk.



A hágóút legmagasabb pontja Obertauernben, egy üzletekkel, szállodákkal zsúfolt faluban volt.

Innen már lefelé száguldottunk. Csúcs szép volt, bár a nagy forgalom miatt megállni és fényképezni nemigen akartunk a szűk úton.

Egész hamar megérkeztünk Radstadtba, ahol nem néztünk szét, hanem mentünk az országúton tovább. Kicsivel tovább is, mint kellett volna, és így nem tértünk le az eredetileg tervezett irányba Altenburgnál, hanem mentünk tovább a 99-esen. Igazából ezt nem bántuk meg, mert nagyon kellemes, lejtős, és főleg: szép út volt ez.

Kis kitérővel Bischofshofenbe értünk, és itt kezdődött a kavargás. A városszéli körforgalomból még jó irányba mentünk, de az ezt követő jobbos kanyar tévesnek bizonyult. Jó darabon nagyon szép hegyes vidéken izzadtunk felfelé a 164-esen, egészen Mühlbachig, amikor egy tábla 14 százalékos



emelkedőt ígért. Itt már csak megnéztem, hova is keveredtünk, és kiderült, hogy arra továbbmenni nem a legjobb megoldás. Úgyhogy megfordultunk, és vissza Bischofshofenbe. (A felfelé bő órányi út lefelé 18 perc volt.)



A hídon immár jó irányban átkelve a 311-hez St. Johann felé újabb megdöbbentő élmény: a nekünk kellő út autót, úgyhogy arra nem mehetünk. Tanácstalanul gurultunk le a körforgalomnál levő térre, ahol szerencsére volt egy infótábla, amin az sikerült észre venni, hogy nem messze megy a Tauernradweg, amire

Mitterberghüttennél rá tudunk menni. Így aztán ezt céloztuk meg, és hamar ott is voltunk a Salzach mellett a köves bicikliúton.

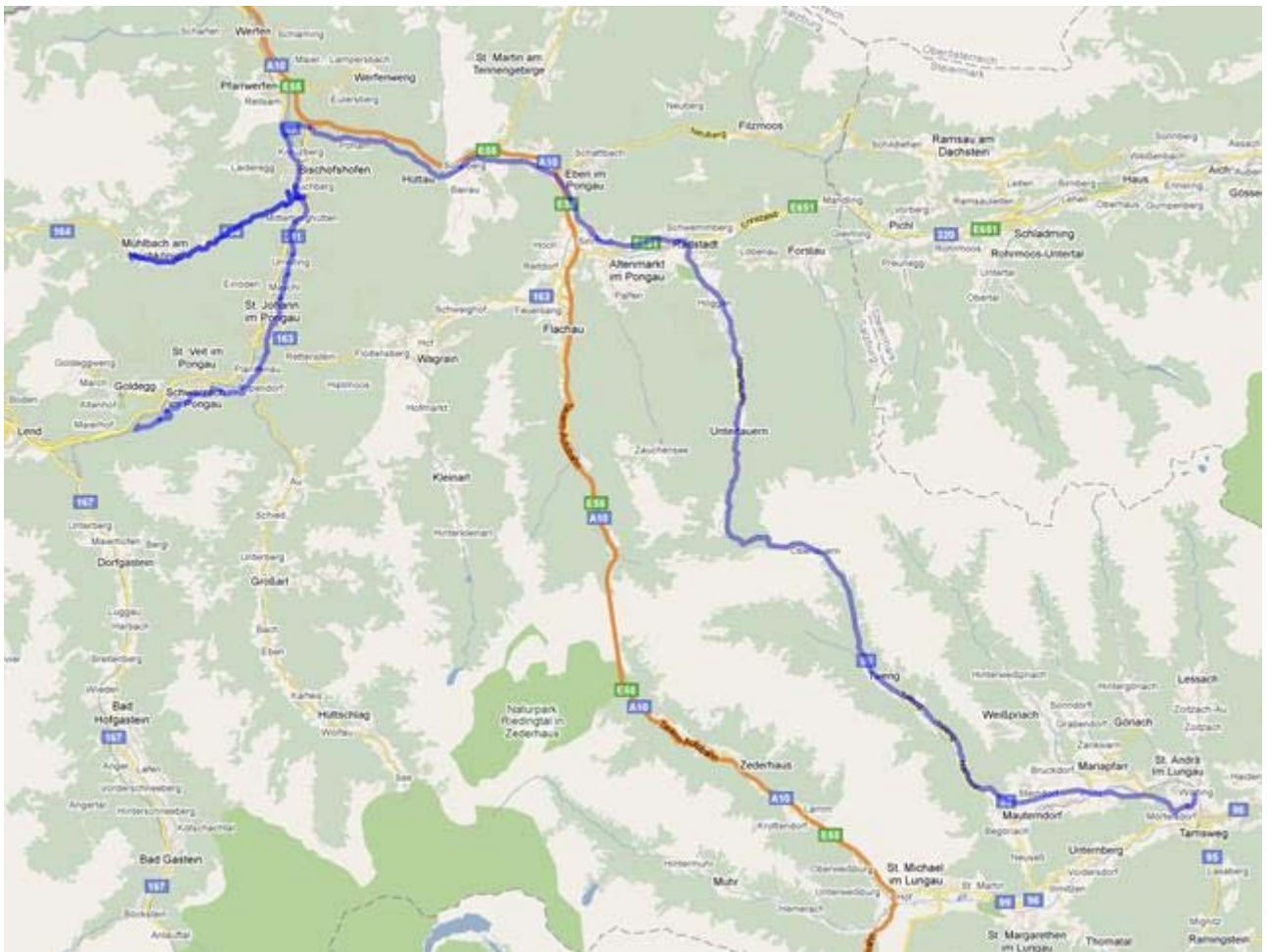
A tempónk nagyon korrekt volt, igaz Bálint ment elől. Úgy terveztük, nagyjából Bruckig elmegyünk, és a Großglockner-út közelben alszunk. Ezt azonban a bicikliút vezetése keresztülhúzta. Schwarzachnál az út visszafordult, átment a vasúti felüljárón, és a hegyoldalban folytatódott. Az első meredek emelkedőn még toltam a biciklit, aztán meg lihegve és káromkodva tekertem, hogy ott kellett hagynunk a prima vízszintes utunkat. Izzadtunk és bosszankodtunk, hogy ebből nem lesz Bruck, mert hiszen alattunk még mindig Schwarzach látszott. És közben jött az este is. Egy táblán hirdetett Jugendheim kiváló szállásnak ígérkezett, de közelebb érve egy csomó idétlen kisiskolás nyüzsgésétől elriadva továbbmentünk rácsodálkozva egy hatalmas beton víztározóra.

Mivel a sötétség már kezdődött, és jobb lehetőség nem ígérkezett (ellentétben az esővel), egy útkanyarnál levő kisebb füves placra (két méterre az úttól) terveztük felverni a sátrat. Épp a helyet szemlélve ittuk az ásványvizünket, mikor megállt egy autó egy jókedélyű (kissé spiccesnek látszó, Bálint szerint sörszagú) sofőrrel (anyósülésen egy vadászpuska), aki közölte, hogy a sör ad erőt. Érdeklődésünkre, hogy nem tud-e szállást a közelben, a tó melletti szállást ajánlotta, majd mikor mi az ellenkező irány iránt érdeklődtünk, közölte, hogy ott is van 19 euróért. Mi ezt tudomásul vettük, ő továbbindult, mi meg csak pislogtunk a fazonon. Aki egy perc múlva újból feltűnt, immár az ellenkező irányból, és intett, hogy kövessük az autóját. Jobb megoldás híján ezt is tettük, és rövid kanyargás után befutottunk a Jugendsportheim Promeggerbe, ahol megkaptuk egy prima ház földszintjét, rövid alkudozás és gyors parolázás után 17 euróért. Így aztán Bálint alte Gauner lett, de legalább kedélyesen eltárgyaltunk a jókedvű tulajjal.

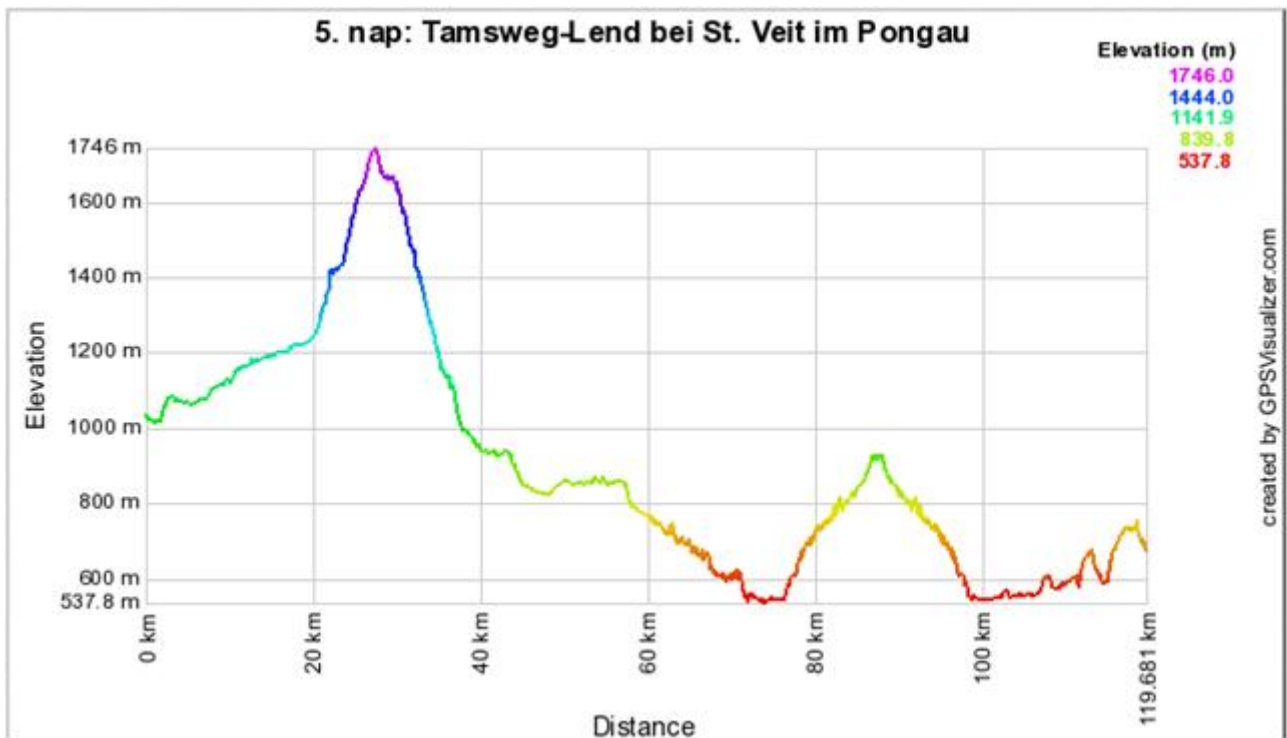
Esti pakolászaskor még esett az eső, de fél 11-kor már ragyogtak a csillagok. Bízhattunk benne, hogy szép időnk lesz a Großglockner-út megtételéhez.

Napi teljesítményünk:

- T. Táv: 129,09 km
Max: 73,8 km/h
- B. Táv: 123,34 km
Max: 65,31 km/h
ATM: 6:38"
AVS: 18,72 km/h



[Link.](#)



6. nap: 2010. augusztus 16. (hétfő)

A Großglockner-út teljesítésének napja.

Reggel jó sokáig (fél kilenc) aludtunk, és csúnya, szürke időre ébredtünk, ami bármelyik percben esőt ígért. Mikor a bringákat pakoltuk fel, már szemerkélt is. Puff neki! A reggel is spiccesnek látszó (úgyhogy szerintem gyárilag ilyen) tulajdonos a medencét tisztogatta, és sajnálkozását fejezte ki az időjárás várható állapota miatt. Megcsodáltuk házigazdánk traktorostudását és németjuhász szukáját, aki igen könnyen átcsábult hozzám egy kis simogatásra, majd a szobába is gátlás nélkül beslattyogott Bálintot meg nézni. Kaptunk még egy képeslapot a „fogadóról”, majd végül fél tíz tájban nekiindultunk a csapkodó esőben (ami indulásunkkal együtt csak erősödött), hogy legkésőbb Bruckban majd tudunk venni kaját.



Felkapaszkodva a vasúti síneken túlra, azaz lényegében még el sem indulva (jutottunk vagy 300 méterre), máris beálltunk egy eresz alá, amiről hamar kiderítettem, hogy egy használaton kívüli, épülő vasútállomás hátsó eresze. Áttoltuk a bicikliket a túloldalra, ahol egy padra is letelepedhettünk, néztük a síneket, a felhőket, amik nem akartak mozdulni, az apró szemű, de annál sűrűbb esőt, és vártunk fél 11-ig, amíg elfogadható mértékűre esett vissza az eső mennyisége. Jókora késéssel indultunk tovább, de szerencsére az indulást követő erős kaptató után jobb út jött, és pár dimbdomb után bejutottunk Taxenbachba, ahol egy néni odairányított a Billához, hogy beszerezzük a reggelit.

A főúton mentünk tovább Bruck an der Großglocknerstraßé-ba, hogy minél gyorsabban ott legyünk. A hágó felé vezető úttal szemben, szintén egy Billában megvettük a szükséges pluszokat ásványvízből, banánból stb., Bálint kihasználta, hogy rendesek voltak, és beengedték végére a boltba, majd 13:05-kor (a kilométerórám 25 km-en állt) elindultunk a hágó felé.

Kellemes napsütésben kényelmes bringaúton haladtunk az ekkor még széles völgyben az egyre magasodó hegyek közé. Az égen csak bárányszerű felhők voltak a hegycsúcsok körül.

A túra „királyszakasza” Európa egyik legszebb alpesi hágóútról, az 1930-1935-ben épült Großglocknerhochalpenstraßéről sok minden olvasható a neten is, hogy az első célt, a 2571 m magas



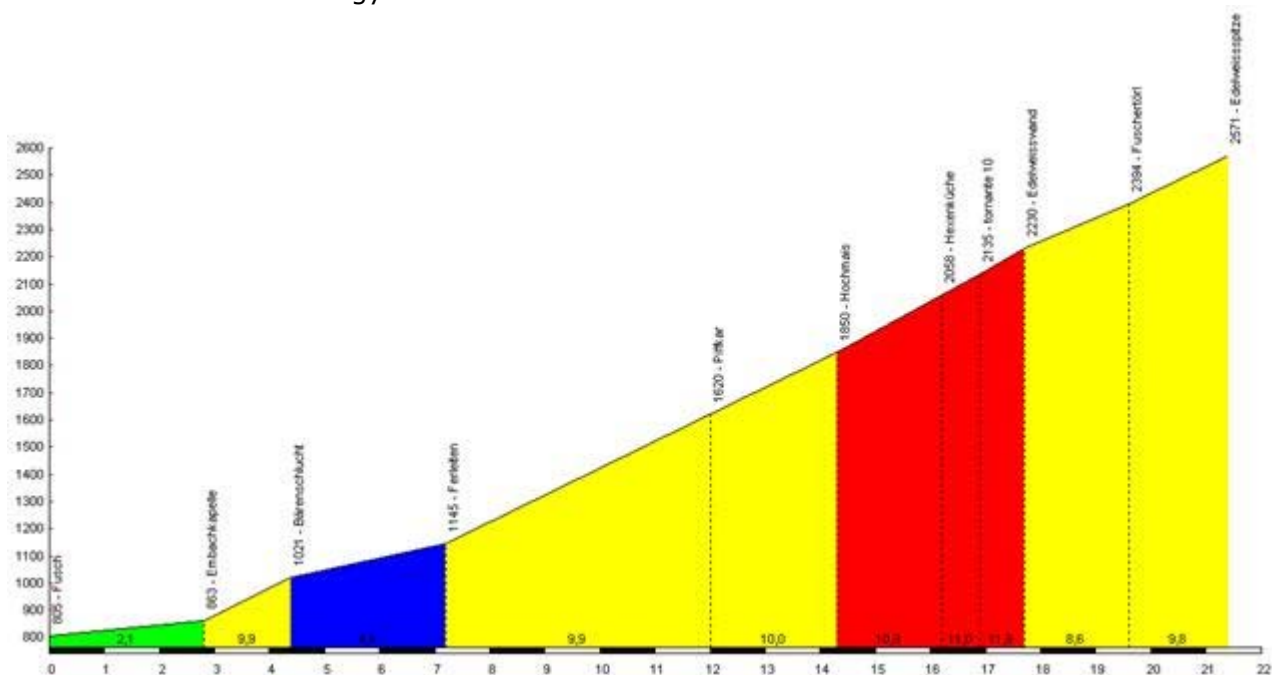
Edelweißspitzét 21,5 km kemény kaptató árán érzük el. A hágóút jellegzetessége, hogy innen csak röviden lejt az utunk (Fuscher Lacke – 2275 m), majd ismét emelkedik a második hágóig, a 2505 m magas Hochtor alagútig, mintegy 22 km hosszan állandóan 2000 méteren felüli magasságban halad. A jelenlegi út szélessége általában 6 m, legnagyobb lejtése 14%, átlagosan 10-11% (bár a beeresztőkapunál 12%-ot írtak ki az ezt követő 33 kilométerre). Az út mentén

rengeteg parkoló van, ami egyben kilátóhely is. A sziklába vájt út, sokhelyütt betonlábakon áll. Kék táblákon jelölik az aktuális tengerszint feletti magasságot (Seehöhe). Az első, amit mi lefényképeztünk az Embachkapelle 863 méteres jelzése volt:



Fuschig (813 m tszfm) viszonylag kényelmesen haladhattunk az enyhén emelkedő úton a rendkívül szép völgyben, a falu után kezdődött a húzóssabb rész, ami a 840 méternél elért vámháztól (Mauthaus Fusch), ahol az autósoknak, motorosoknak útvámot kell fizetni, lett nagyon nehéz. Innen (részemről) 1.1-gyel, szuszogtam végig a hágóig az utat, mélypontként 5 km/h alatti „sebességgel”.

A hivatalos szint ábra így néz ki:



A főbb nevezetességek a vámháztól: ennek közelében a Bärenwerk vízierőmű található. Ezután a Fuscher Ache nevű patakot keresztezzük (840 m). Majd 863 m magasságban egy kis kápolna, az Embach Kapelle következik, s a pompás Bärenschlucht (Medveszakadék) keleti lejtőjén kapaszkodunk. Itt már elértük az 1000 méteres magasságot, tiszta időben megcsillan előttünk a Höllbach elgleccseresedett völgye. Másutt viszont bömbölő vizesések zuhannak alá a sziklás völgyekbe.



Ferleiten (1151 m): Kis falu, inkább házcsoport zúgó hegyipatak partján, néhány szállodával. A Glocknerstraße egy ellenőrző vámház mellett vezet tovább, a gyönyörű Schleierwasserfall (Fátyolvízesés) szomszédságában (1205 m), majd négy kanyarral a Piffalpén megyünk át (1392–1522 m), s a kilátás egyre pazarabbá válik. 1620 méteren pihenőhely és kút várja a megfáradt vándort.



1850 m magasságban szálloda épült (Hotel Hochmais), itt elérjük a felső erdőhatárt. Öt kanyar után a Hexenküche (Boszorkánykonyha) 2076–2155 m magas, szédítő csipkézetére tekintünk fel. 2229 m magasan hídra érünk ismét, s ha innen lepillantunk, jobbra a római út maradványain látjuk. A 34. km-nél ismét parkolóhelyet találhatunk a Dr. Franz-Rehl-Haus alatt. Az Edelweißspitze (2571 m) a legmagasabb pont. A főútról letérve az 1,6 km hosszú Edelweiss

Straße vonalát követve (mely kissé vékonyabb, mint a Glockner út) meredeken vezet fel a csúcsra. Érdeemes felmenni a kilátóba, ahonnan tiszta időben 37 háromezres csúcs látható (!!!). A csúcs mellett található az Edelweissshütte.

A főúton folytatva a Fuscher Törl (2428 m tszfm), a Glockner út első hágója következik egy rövid emelkedő után, pompás kilátással, a mélyben a Fuschertal vize zúg. Majd jobbra az út sarkán egy kápolnaszerű emlékművet látunk: az építők emlékére, valamint tizenegy szerencsétlenül járt útépítő munkásra való emlékezésül emelték. Két kilométer gurulás után a Fuscher Lacke nevű kis hegyi tó, s a mellé épült vendéglő fogad 2262 m magasan. Ismét emelkedve átfutunk a 117 m hosszú Mittertörltunnelen (2327 m), majd elérjük a tetőt, a Hochtort (2506 m). A hágó alatt a 311 m hosszú Hochtortunnel vezet át, 70 m-re a Hochtort nevű sziklahágó – a rómaiak régi átkelőhelye – alatt. Beléptünk Karintia tartományba. Innen a Glockner út lefelé kanyarog.

Ami a mi utunkat illeti: elindultunk nyári napsütésből, és belementünk a téli ködbe.

Összességében biztosan ez a szakasz volt az utunk legnehezebb része minden szempontból. 30 km 10% fölötti emelkedő, hajtókanyarok, csuromvizesre izzadás, vacogás, a kéznek a kormányra fagyása, 15 méteres látótávolság a ködben... Józan ésszel nem akarhat ez ember ilyet végigcsinálni:-)



Eleinte a nagyon szép vidék mellett a szép napsütés is megvolt, még ha az út meredek is volt egy alföldi biciklistának.



1800 méteres magasságban járva már láttuk, hogy sötétedik az ég, és azok a hóborította csúcsok, amiket korábban még láttunk, mind felhőbe kerültek. Lassan elkezdett csapkodni az eső, és mikor megálltunk szusszanni, bizony hideg volt.



1900 méter táján az eső elállt, ellenben már benne voltunk a felhőben, és 2000-re felérve az időjárás egész téliesre vált. A Hexenküchénél volt az a pont, amikor az esődzsekit és -nadrágot felvettük, ami kicsit segített.



De mi azért mentünk felfelé az egyre nagyobb ködben, ami végül akkora volt, hogy a látótávolság 15-20 méter alá esett. A ruhánk az esővédő réteg alatt csuromvíz volt, és azt számolgattuk, hogy max. 5-6 fok lehet, mert a víz a kulacsban nagyon hideg volt, bár a kulacs szájánál még nem fagyott. A köd kiült a szempillákra, a ruhára, egész deresek lettünk. Az Edelweisspitzénél már kifejezetten télies volt a hangulatom, és a meleg szoba vágya kezdett előtölni, vetélkedve a száraz ruhával. Ekkorra a forgalom is megszűnt, alig jött valaki.

A kilátóhoz való három kilométeres kitérőt a 14%-os emelkedőn, csak azért, hogy párméterrel magasabbra jussunk, én értelmetlennek tartottam, de Bálint meggyőzött, hogy ha már itt vagyunk, menjünk fel. Neki is indultunk egy nagy placcon keresztül (mint később a köd ideiglenes fellebbenéskor kiderült, a parkolón át), de én leálltam a kockaköves út első métereinél, és leparkoltam egy kresztábla mellett, hogy itt megvárom Bálintot.

Bálint fel is ment, egész gyorsan megjárta, és lefotózta, hogy mit lehetett volna látni szép időben,



és mit látott a ködben:





Miután gondosan minden le lett fényképezve, legurult a kilátótól. Igaz, közben meg kellett állnia azon a másfél kilométeren is, mert a keze ráfagyott a fékre. (Lent megkapta a bringás kesztyűt, az segített egy kicsit.)

En eközben a parkoló fölött számolgattam, hány perc alatt fog visszaérni. Nagyon gyorsan kihűltem, és a nagyszélben nem segített a fel-alá járkálás sem, bár még azt is megcsináltam, hogy a szélnek háttal, hátrafelé mentem, hogy kevésbé fújjon. Mikor már nem bírtam a hideget, rászántam magam az átöltözésre. Kicibáltam lefagyott kezeimmel a száraz trikót és melegítőfelsőt a táskából, előkerült a törölköző is (ami igen hasznosnak bizonyult, mert csurromvizes lett, mire átdörzsöltem magam). Igen abszurd látvány lehettem a ködben-szélben félmeztelenen vacogva közel 2500 méter magasan, de végül csak rám került a száraz cucc, ami sokat segített az állapotom javításán. Ekkorra megjött Bálint is.

Némi tétovázás után (és mert azt hittem, Heiligenblut, ahol a hágó után megszállni akartam, sokkal közelebb van) nem mentünk be az étterembe, amit sikerült meglátni egy ködfoszlány odébsodródásakor, hanem mentünk tovább a hágó felé. Ekkor már a hószint fölött jártunk (tehát már alattunk is voltak havas részek), és akadt hófolt, amelyek az út szélén volt, azt is megvizsgálhattuk, hogy milyen állagú.

Jött az első alagút, amiről balgatag és feledékeny módon azt hittem, hogy ez a hágó teteje.



Hát, még nem az volt, de aztán csak átgurultunk a második alagúton is a hágó túloldalára. Különösebb nézelődés helyett indultunk rögtön lefelé. Az idő hét körül járhatott, a kilométerórám 58 km-en. Ideje volt elérni Heiligenblutot, és szállást találni. A tervezett száguldással szemben persze a fékbe kapaszkodva döcögtünk lefelé, mert megint köd volt az alacsonyabb részeken, egy csomó hajtúkanyar, amiket a „csak a következő csíkot látom a felezővonalból” mottó jegyében igen óvatosan vettünk.

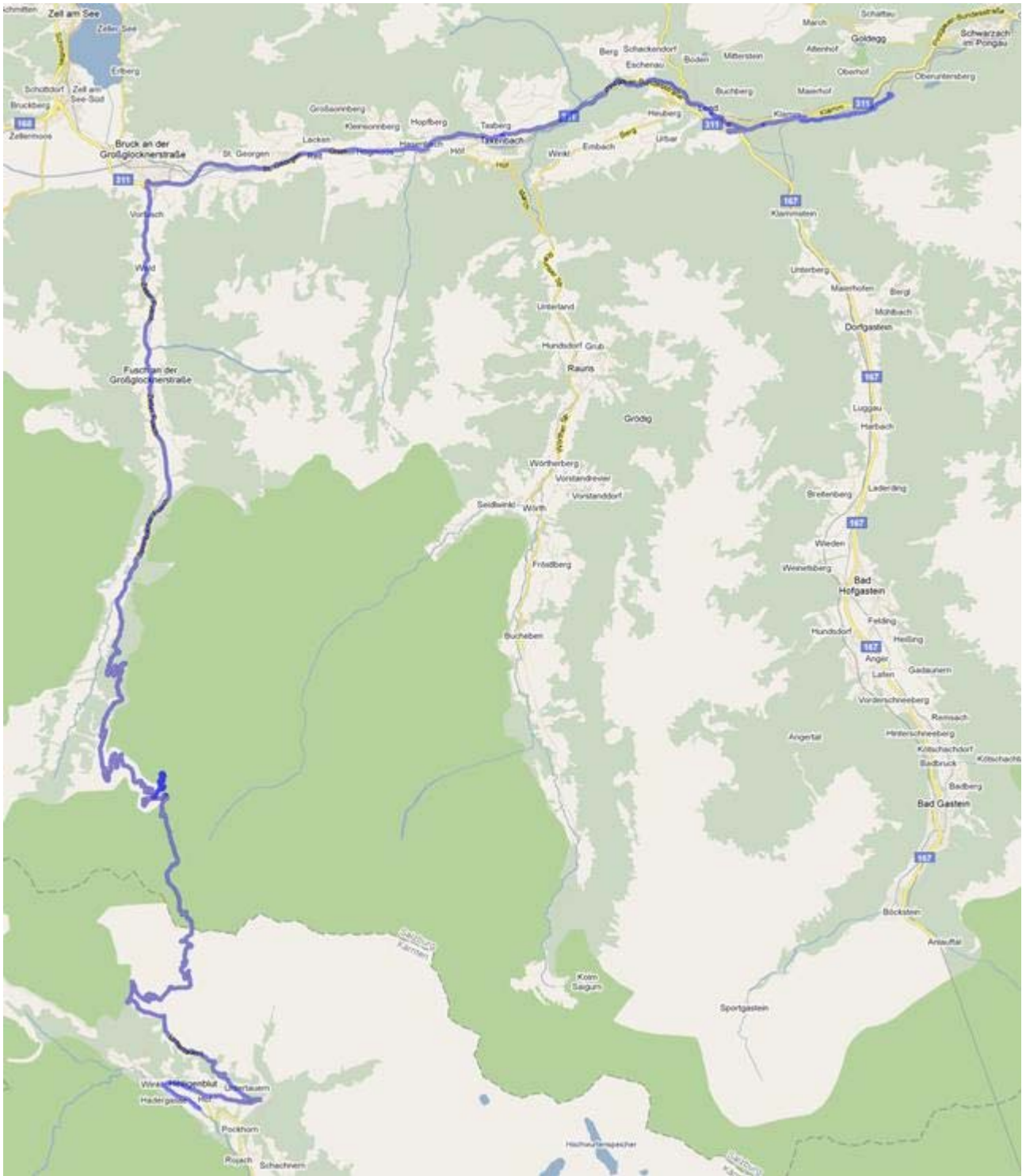
Volt útközben egy fogadó is, de zárva találtuk, úgyhogy tényleg nem volt más szálláslehetőség, csak Heiligenblut. Közben átmentünk a Franz-Josephs-Höhe felé vezető körforgalmon, de a köd és az este miatt fel se vetődött, hogy oda kitérjünk. Az emelkedő miatt meg semmi kedvem sem volt másnap 8 kilométert visszatekerni. Ráadásul azt se tudhattuk, nincs-e köd ott akkor is éppen.

Úgyhogy erősen elcsigázva mentünk valami melegebb helyet találni magunknak, mint amit a köd meg a menetszél fagyasztó hatása nyújtott. Heiligenblutban kiderült, hogy nem valami kihalt kis hegyi falu, hanem üdülőtelep. A völgybe vezető elágazásnál lefelé indultunk. Az egyik étterem környékén valaki megszólított, hogy ha szállást keresünk, akkor menjünk le a völgybe, mert ott van, és olcsóbb is. Először egy panziót kérdeztünk meg, de a kaja nélkül 23 eurót sokallottam, úgyhogy végül a kempingen túlgurulva egy Bauerhofhoz sikerült kilyukadnunk. Itt 22 euróért a szállás mellé reggeli is járt. Gyorsan becuccoltunk, aztán forró zuhany, szárazba öltözés, vacsora. És azzal a jóleső érzéssel alhattunk el, hogy megcsináltuk a legnehezebbet, amit terveztünk: keresztül tekertünk a Großglocknerhochalpenstraßen!

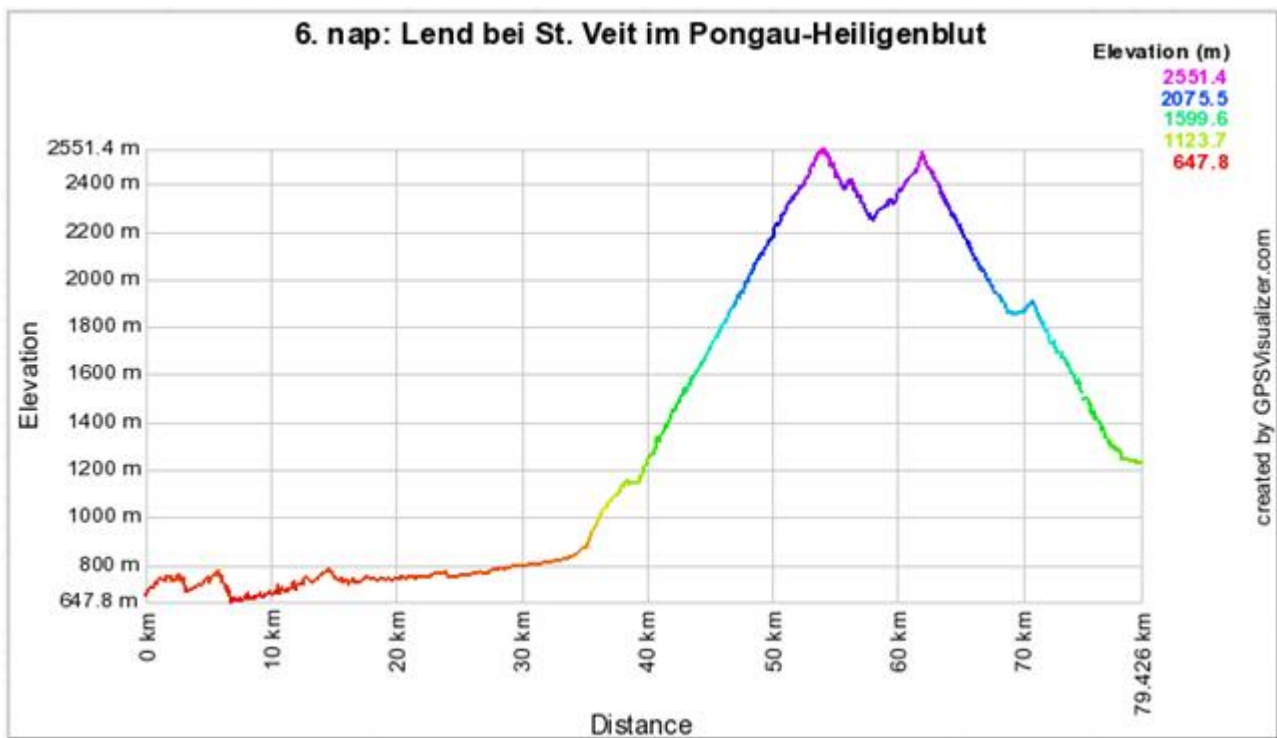


Napi teljesítményünk:

- T. Táv: 77,52 km
Max: 58,7 km/h
- B. Táv: 75,43 km (+ kb. 2,5 km kései nullázás miatt)
Max: 52,0 km/h
ATM: 6:30"
AVS: 11,56 km/h



[Link.](#)



7. nap: 2010. augusztus 17. (kedd)

Kelés 8:30-kor, reggeli 9:00-kor (kakaó, zsömlé, felvágottak, vaj, méz, lekvár, tojás). Pakolászás és öröm afőlött, hogy az elkért hajszárítóval legalább a biciklisruhát sikerült viszonylag száraz állapotba hozni. Indulás előtt még megigazítottam Bálint fékjét, megolajoztam a láncokat, aztán a kis hídon átkelve (nem kellett visszafelé mennünk a faluba, lefelé is volt út) rámentünk a főútra, és először gyorsan gurulva a meredekebb, aztán a kellemes tekeréssel az enyhe lejtőn nekilódtunk Lienz felé.

A táj szép volt, eső nem fenyegett, Winklerig csak kisebb kaptatók fordultak elő.



Winklerben rövid pihenő, azaz vásárlás a boltban, és egyúttal beváltottuk a kunánkat is euróra, nehogy kifogyjunk a káépéből, ha nem tudok kártyával fizetni. (A MasterCard használata örök probléma volt Ausztriában, mert csak a Sparboltok fogadták el, és néha egyik-másik.)



Winklern után egy immár nem túl hosszúnak minősülő emelkedő következett, amin persze fújtattunk egy sort, visszaneztünk a városkára, és kezdődött egy igen jó, meredek lejtőn való száguldás Lienzbe.

Lienznél egyből ráismertünk a két évvel korábbról ismert helyekre, úgyhogy az előzetes terveknek megfelelően az akkor is igénybe vett Eurosparba vettük először is az irányt még a város elérése előtt, majd bekanyarodtunk a városba. Itt pár utca meglepett bennünket, mert ezeket két éve nem néztük meg, pedig igazán megtehetjük volna. A városnézésen túl persze volt más cél is: Bálintnak pedált akartunk venni, mert az övé megrepedt egy padkához való ütközéskor. (Amúgy végül hiába vettünk primajó montis fémpedált, nem kellett



kicserélni, a régi is simán kibírta a további megpróbáltatásokat.) Bálint be is tért egy gyógyszertárba, megtudakolni, hol fogunk biciklisboltot találni, aztán meg ráleltünk a régi ebédelőhelyünkre, egy kis parkra a főtér végében, amit most is ugyanerre a célra hasznosítottunk.

Ebéd után a bringaboltot is útba ejtve elindultunk Huben felé. Hubenig nem a főúton mentünk, hanem az Isel mellett futó bicikliúton. Minden ugyanolyan volt, mint két éve: azaz nagyon szép és könnyen biciklizhető.

Hubenben megálltunk egy kis almaevésre, szusszanásra a városba érkezéskor már látott, meglehetősen mere-

dek út megkezdése előtt. A templom előtt a buszmegállóban rágcsálva az almát megnézhattük azt is, miként jön ránc az eső. Mivel még semmi nagyobb vész nem volt, elindultunk felfelé, hogy innen a Schwarzach völgyében menjünk az olasz határig, de persze ahogy megindultunk, már jött is az égi áldás. Végül nem fordultunk vissza, hogy a tourinform eresze alatt várjuk ki a végét, csak Bálint vette fel az esődzsekit, és jó 2 km 10%-os emelkedő után immár kényelmesebb emelkedőkön és időnként megerősödő esőben (ilyenkor örültünk a galériaalagutaknak, mert ott legalább nem áztunk) bicikliztünk. Időnként lejtők, időnként kaptatók váltogatták egymást, nem volt vészes az út, bár lábunkban az előző napi adaggal ezeket is megéreztük.

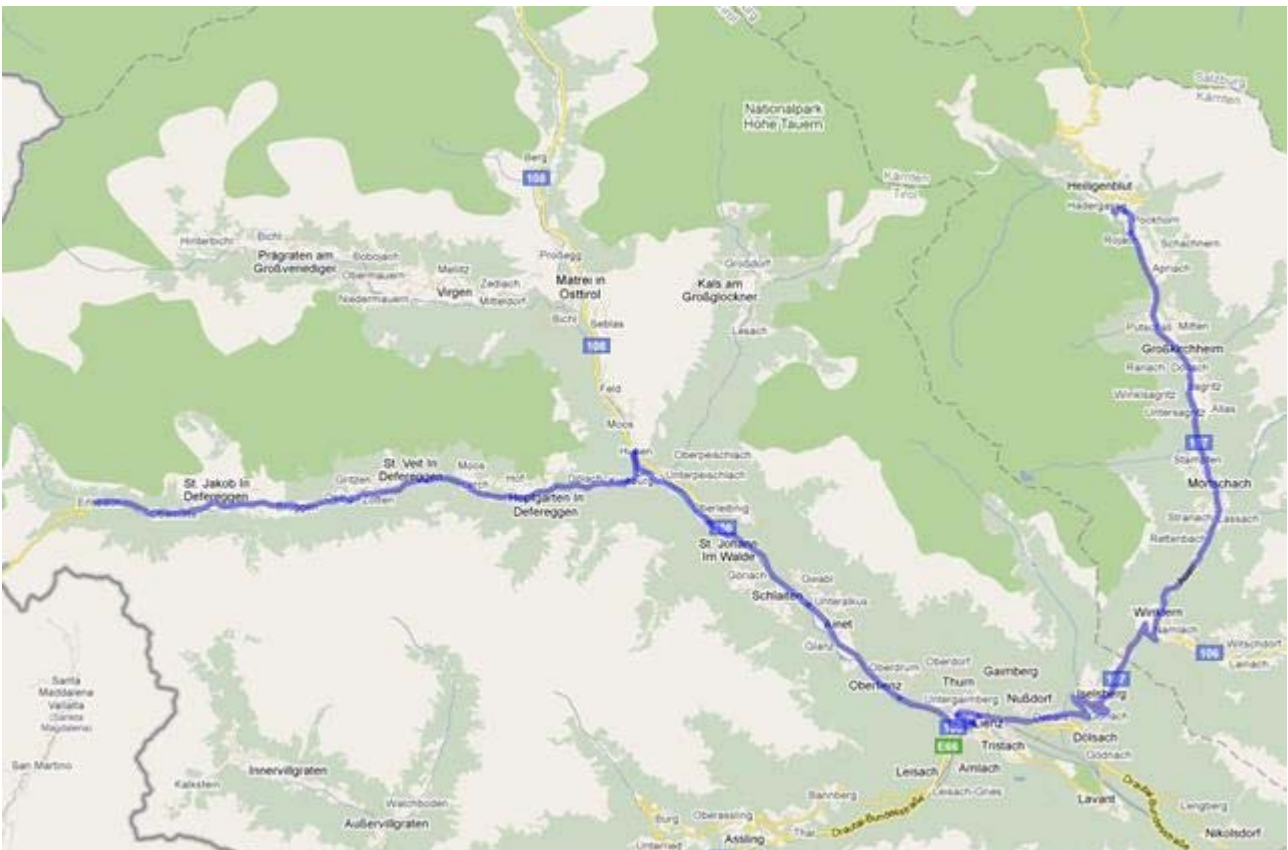
Este nyolcig nemigen láttunk alkalmas alvóhelyet, úgyhogy ekkor egy kis faluban elkezdünk érdeklődni. (Volt vagy öt porta, és mint reggel kiderült, Erlsbach volt a neve: az utolsó falu a határig, úgyhogy nagy hiba lett volna továbbmenni). A nagyobb panzió tele volt, egy Bauernhofban senki se került elő, de a harmadikban, egy régi gerendaházban, aminek minden porcikája recsegett, ahogy léptünk benne, végül kaptunk kényelmes szállást a múzeumnak berendezett emeleten. 20 euró volt reggelivel együtt fejenként.



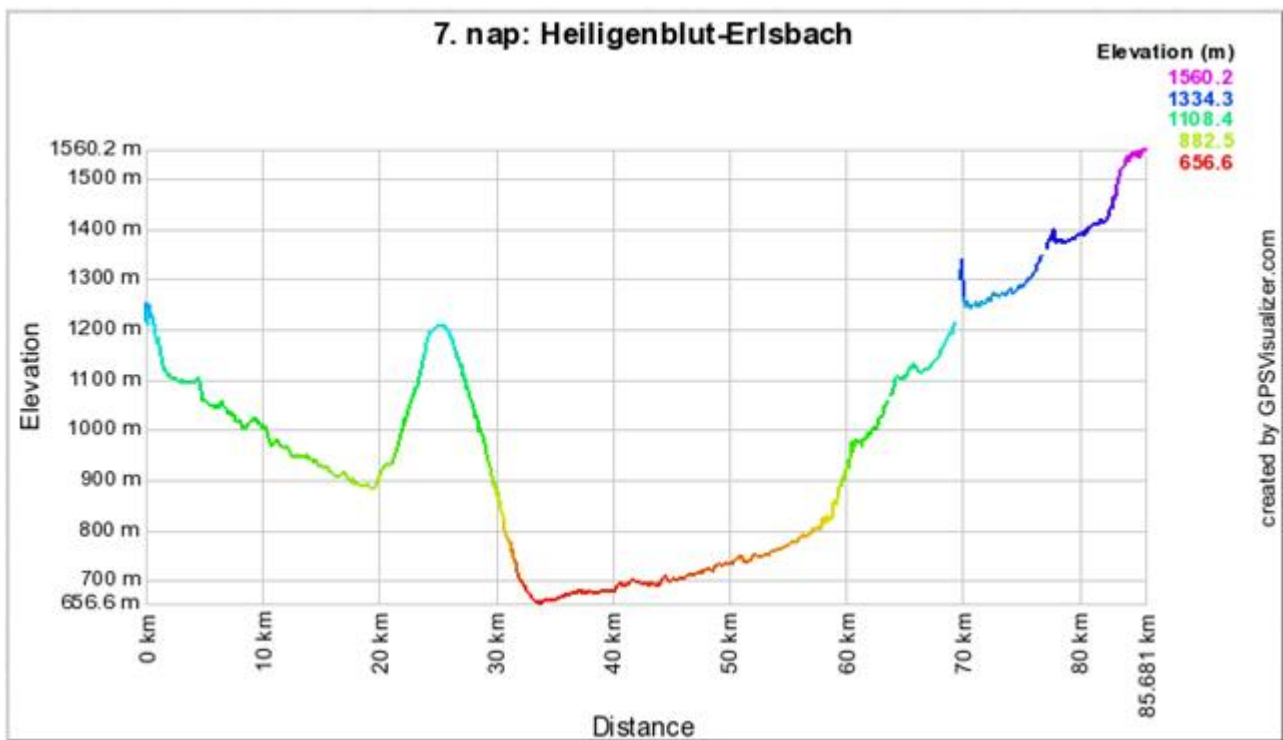


Napi teljesítményünk:

- T. Táv: 88,59 km (+ 1,5 km, mert később nulláztunk)
Max: 65,0 km/h
- B. Táv: 85,76 km (+ 1,5 km, mert később nulláztunk)
Max: 62,68 km/h
ATM: 5:26"
AVS: 15,74 km/h



[Link.](#) Lienz és Huben között kerékpárúton mentünk



Lienz és Huben között kerékpárúton mentünk

8. nap: 2010. augusztus 18. (szerda)

Ezen a reggelen is aludtunk egy nagyot, amit igen bölcsen tettünk, mert megint várt ránk egy kétezres hágó. Reggeli előtt már összepakoltunk, aztán a szokásos kaja után (de legalább jóllaktunk, hála egy kegyetlen nagyapának, aki unokája zsemlijét szívfájdalom nélkül átpasszolta Bálintnak:-)) nekilódultunk.

Már ez persze inkább cammogás volt a szokásos 5–6 km/h körüli hegymeneti tempóban, mert rögtön az indulás után kezdődött egy jó 8 kilométeres kemény tekerés a hágóig. Az út minősége egyre rosszabb lett, az aszfalt repedezett volt, lényegében egy-sávossá alakult, ahol az autók – pláne ha busz jött – csak nehézkesen tudtak elmenni. De itt már (legalább is az osztrák szakaszon) alig volt közlekedés, pár német motoros. A táj egyre vadabb és kietlenebb lett, a hágó közelében, 1900 m fölött itt is elfogyott az erdő.

Az idő egyre hidegebb volt, mire az Oberseehez értünk, fáztunk, és bizony már itt is látszott a lélegzetünk, akár csak a Großglockner-út során.



A hágó előtti látnivaló az Obersee volt, ezt megcsodáltuk, és csináltunk pár képet is róla.



Eztán következett maga a hágó (mint utólag kiderítettem: Staller Sattel/Passo Stalle) és egyúttal az olasz határ.



Innen már jó rálátás volt a lenti, Olaszországban található Antholzer See-re.



A határon – számunkra váratlanul – várakoznunk kellett, ugyanis nem tudtuk, hogy az olasz oldalon csak egysávos a (meredek és erősen szerpentines) út, ezért lefelé csak 15 percig (óra egész és negyed között) lehet lemenni. Így aztán várakoztunk, szárazba öltöztünk, sétálgattunk, bábéskodtunk egy félórát.

12:00-kor aztán zöldre váltott a lámpa, és a motorosokkal az élen lezúdultunk az örülten kanyargós, és tehenekkel szegélyezett úton. Még egy bringás pár jött mögöttünk, de mire ők leértek, mi már nagyban fényképeztünk az általam valamiért Untersee néven is ismert Antholzer See-nél.



A lenti tó közelről is szép volt, de ott és utána nagyon sok ember volt, zsúfolva volt minden kirándulókkal. És én még azt hittem, valami elhagyatott vidékre sikerül jutnunk...

Elhagyva az Antholzer See-t még egy pár kilométeren viszonylag tempós gurlásban volt részünk, majd egyre növekvő forgalomban, sima országúton mentünk. A Brenner-út előtt az E66-son baromi nagy volt a forgalom, kifejezetten jól esett, hogy egy klassz buszmegállóban Neunhäusernél megállhatunk. (Tegyem itt hozzá rögtön: Dél-Tirolban voltunk, ahol minden német volt, a boltban először németül szóltak ez emberhez, és nem olaszul. Mintha igazából nem is hagytuk volna el Ausztriát. Csak a szálláshelyek voltak teljesen mások, itt a Zimmererek ismeretlenek





voltak, legfeljebb panziók kerültek elő, jóval drágábban. Bár úgy általában minden drágábbnak látszott, ha a Spar árait hasonlítom össze.)

Szerencsére hamar a Brennerstrassén (Via Brennerón) voltunk, ahol már a sztráda inkább elvitte a forgalmat. Még ezelőtt Bruneck/Brunico városán mentünk át (az alagút miatt erre kellett kerülnünk). Egy-két fotó, aztán mentünk is tovább, nem igazán nyugöztek le az olasz részek.

A Brenner-hágóhoz vezető úton (a megeredő esőn kívül) semmi említésre méltó nem történt. A korábbi három komoly hágónkhoz képest a Brenner (1370 m) tulajdonképpen nem is hágó, csak enyhén emelkedő út, amin minden nehézség nélkül feltekertünk, és bár vártuk, hogy na majd most kezdődik valami komolyabb emelkedő, az bizony nem jött.

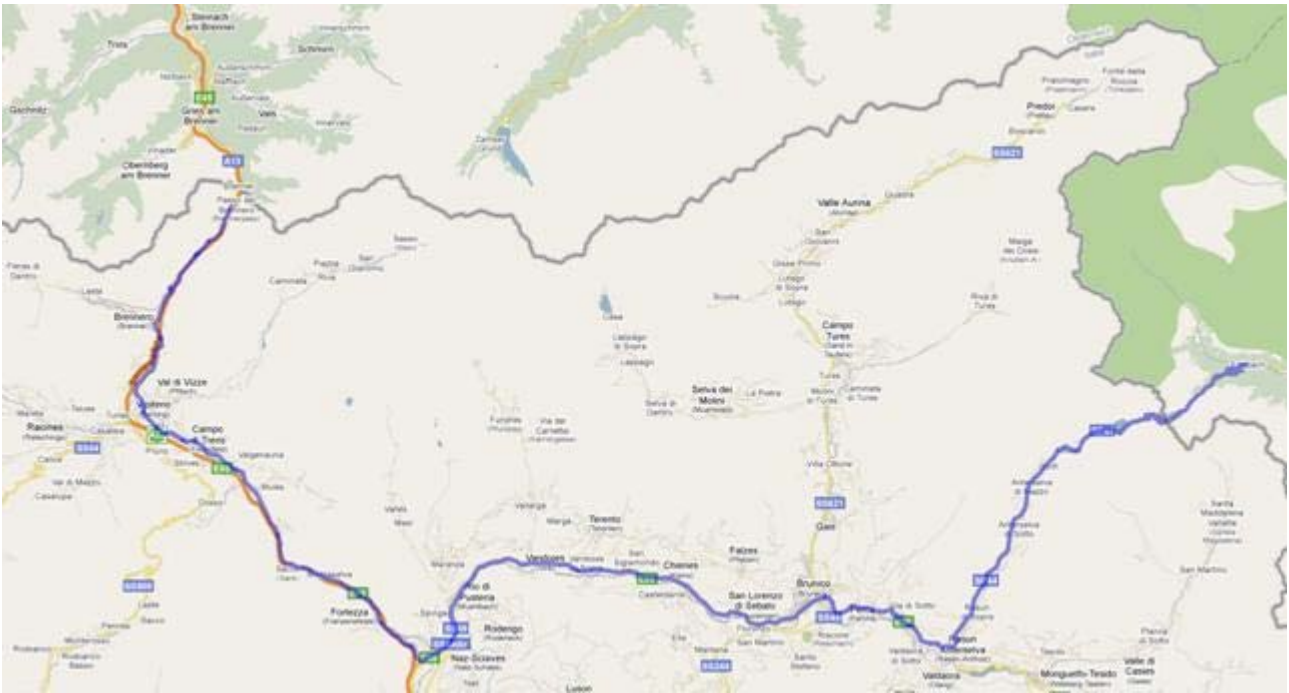
Este jött a szokásos szálláshely-keresési móka. Először Vipitenóban néztünk volna panziót, de esélytelen volt, úgyhogy mentünk tovább, hogy lesz, ahogy lesz. Bad

Brennerben nem is foglalkoztunk az üggyel. Végül közvetlenül a hágónál lett olyan sötét, hogy az első adódó helyszínt kihasználtuk. Még az állomás előtt (persze a vasút, országút és sztráda közvetlen szomszédságában) volt egy sportpálya és egy játszótér. A sportpálya épülete előtti széles eresz két paddal tökéletes éjszakázó helynek látszott. Így aztán ide telepedtünk megvárva, míg teljesen besötétedik. Mivel azonban a pad keskeny volt, én meg nem tudtam a hálszékbe teljesen begubózva rendesen forgolódni, inkább a sátor felállítására mellett döntöttem, amit egy pingpongasztalon túl fel is vertem, és végül abban aludtunk reggel hatig.

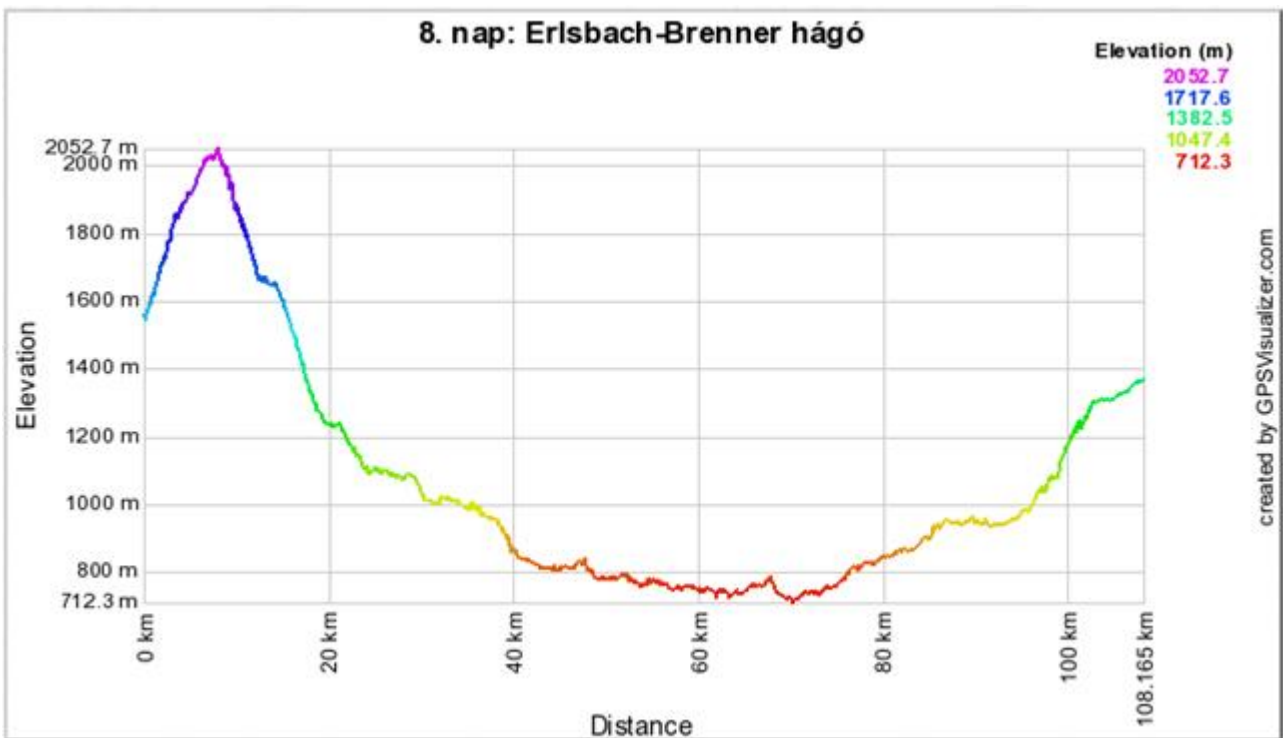


Napi teljesítményünk:

- T. Táv: 111,39 km
Max: 63,0 km/h
- B. Táv: 107,89 km
Max: 62,07 km/h
ATM: 6:39"
AVS: 16,20 km/h



[Link.](#)



9. nap: 2010. augusztus 19. (csütörtök)

Pár száz méterre aludtunk a Passo del Brennero/Brennerpass-tól, úgyhogy miután a korai ébredés után gyorsan és fázósan összekaptuk magunkat, hamar átértünk az osztrák oldalra. Igazi hágónak nyoma továbbra se volt, bár átérve valóban gyorsabban haladtunk lefelé, és felért az esőruha alatti vastagabb öltözet.

Valamelyik városkában (talán Stazban) bekanyarodtunk egy Sparhoz kaját venni, amit a bolt előtt egy padon meg is ettünk. Közben a borús időből eső lett, aminek a végét nem győztük kivárni a tető alatti padon, úgyhogy indultunk tovább Innsbrucknak. Innsbruck előtt volt egy hosszabb száguldás prima lejtőn, de szűk úton, és aztán nem soká fel is tűntek egy nagy város épületei. Először egy furcsa építmény látszott, amiről később kiderült, hogy egy síugró pálya tornya.



Bent a városban egy benzinkút mellett dekkoltunk le először, lecseréltük a vizes zoknikat, szandált húztunk, és megnéztük a mellettünk lévő templomot, majd indultunk be a belvárosba. Az óvárosba kis utcákon mentünk, ahol csak gyalogosok voltak, nézegettük a házakat, és ilyen módon elkeveredtünk a dómhoz.



A St. Jakob Dómmal és Innsbruckkal rövid úton végezve megkerestük azt Innt, és mellette a biciklisutat. Úgyhogy Innsbrucktól Straßig az Innradwegen mentünk.

Az út nem volt nehéz, viszonylag sík terepen volt vezetve, bár helyenként eltért az Inntől, illetve gyakran mezőgazdasági tájképben részeltetett.

Schwaznál megkajáztunk, aztán tovább Straßig, ahol elkanyarodtunk a Ziller völgyébe. Szerencsére az Innradwegen is szépen jelezték, úgyhogy nem okozott gondot, hogy hol kell északnak térni. A völgyben először az országúton mentünk, és csak távolról láttuk, hogy a bringások kicsit odébb haladnak. Nem volt zavaró a forgalom, de amikor a Zillertalradweg keresztezte az utunkat, áttértünk erre. Ez rendre a kis falvakon vezet át, de valóban forgalommentes volt.

Fügenben tartottunk egy picit hosszabb pihenőt, ahol fagyaltoztunk egyet, kicsit körbenéztünk, majd



mentünk tovább Zell am Ziller-ig – hol bringaúton, hol attól eltérve, bár mivel az országút helyenként autóúttá alakult, visszakényszerültünk a kevésbé haladós mellékutakra.

Zell am Ziller-ben először is bevásároltunk, aztán megkerestük az utat a 165-ösre. Először persze rosszfelé indultunk, de a város szélén már átláttuk, hol kéne lennünk, úgyhogy egy kis visszakanyarral rámentünk a mi utunkra, és megkezdtük a kapaszkodást felfelé. Az igazán nagy átverés az volt a dologban, hogy én rossz szintkülönbség



rajzot néztem meg, ezért abban a hiedelemben vágtunk neki, hogy egy kilométer emelkedő után jön a kényelmes lejtő. De nem jött... Egész lefekvésig se jött, igaz, akkorra már rájöttünk, hogy megint egy rendes hágó (a Gerlospaß) felé kapaszkodunk felfelé. A legmeredekebb rész az eleje volt talán, de közben is akadtak elég kemény emelkedők.

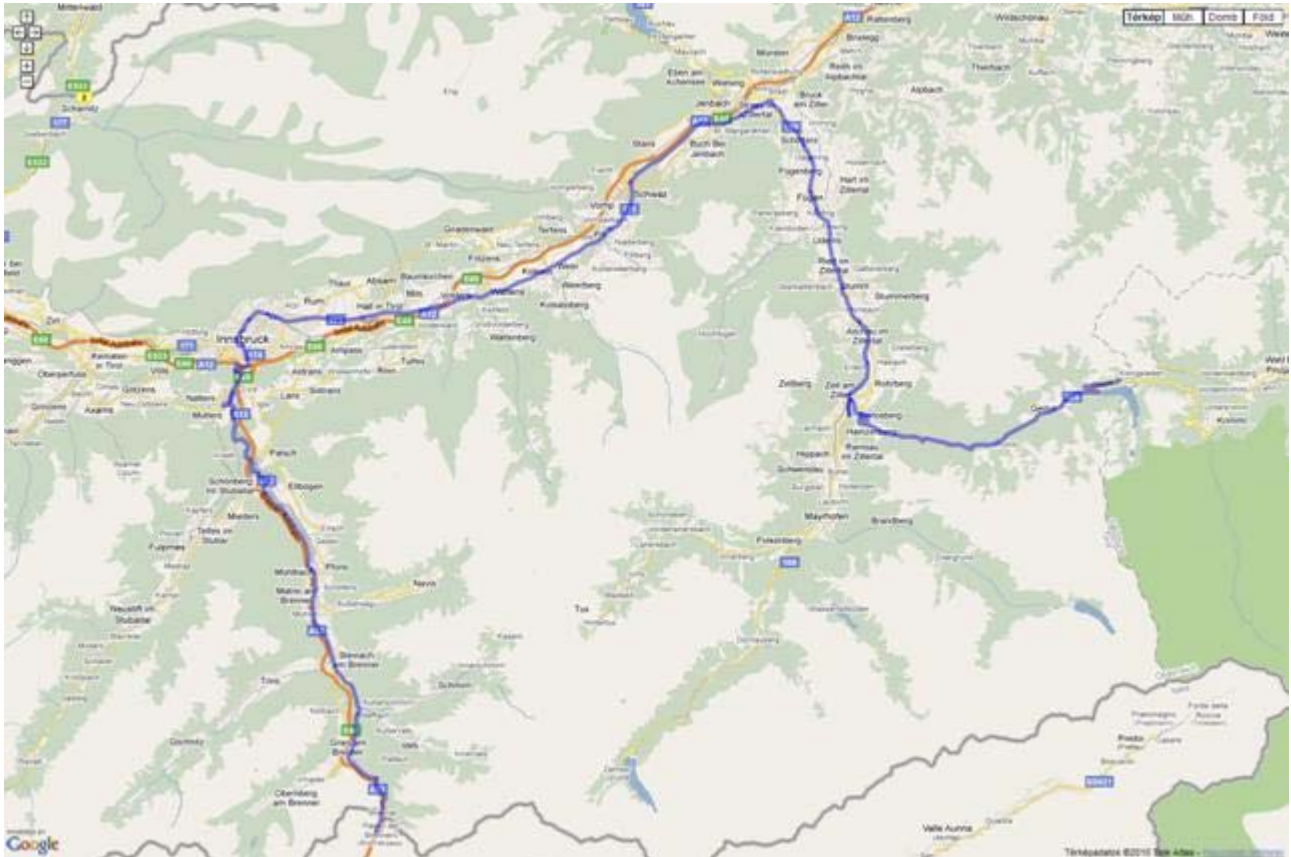


Úgyhogy csak tekertünk, míg ránk nem esteledett. Amikor már tényleg alig lehetett látni, és esély se volt, hogy jobb helyet találjunk magunknak, egy parkolóban a Speicher Durlaßboden-nél sátrat vertünk egy büfé mellé. A parkoló kilátó is volt egyben, de a sötétben persze semmit se láttunk. Egyedül a kecskéket derítettük fel egy kis karámban a parkoló szélén.

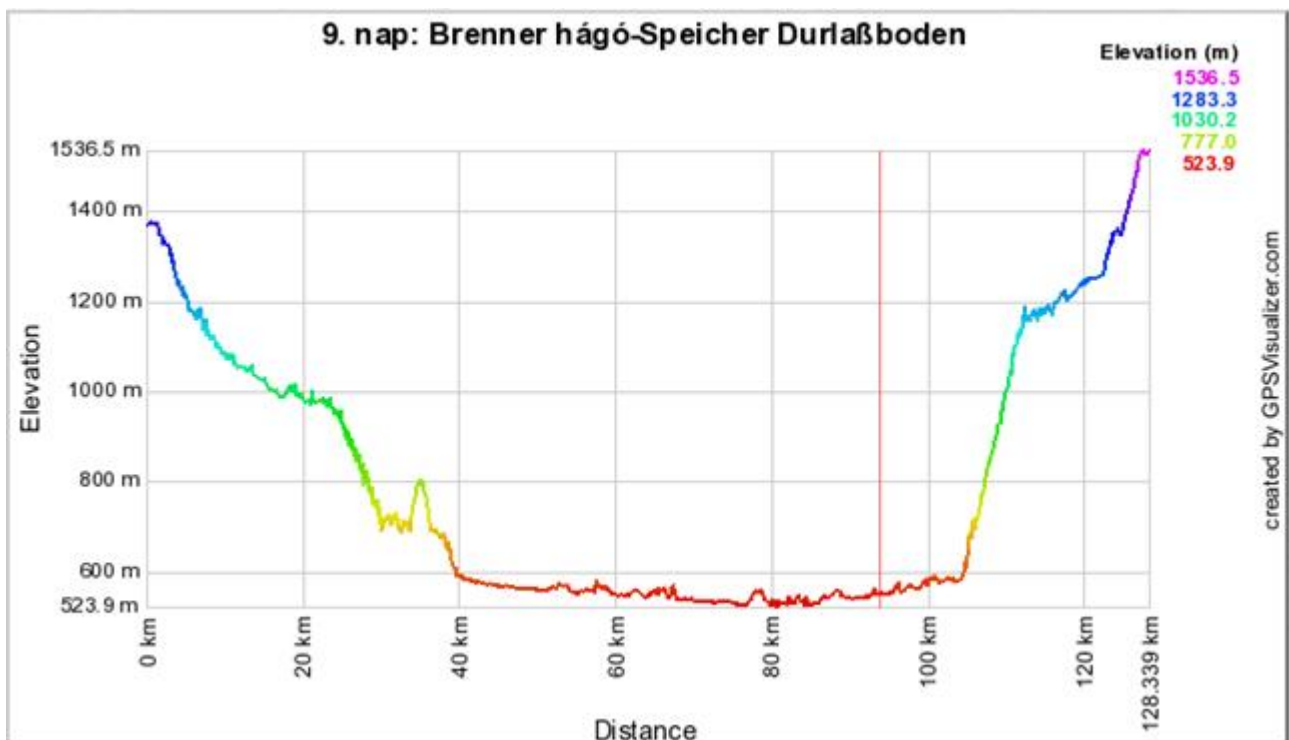
A beton jó egyenes terep volt a sátorállításhoz, de elalvásunkat két ricsajozó autó is akadályozta egy kicsit. Mivel azonban aránylag gyorsan elmentek, mi is alhattunk, ha nem is sokáig.

Napi teljesítményünk:

- T. Táv: 137,6 km
Max: 60,0 km/h
- B. Táv: 133,19 km
Max: 54,29 km/h
ATM: 7:54"
AVS: 16,85 km/h



[Link](#). Innsbrucktól az Innradwegen mentünk a Zillertalig, és a Ziller-völgyben is többnyire az ottani kerékpárúton.



Innsbrucktól az Innradwegen mentünk a Zillertalig, és a Ziller-völgyben is többnyire az ottani kerékpárúton haladtunk.

10. nap: 2010. augusztus 20. (péntek)

Megvirradt augusztus 20., az osztrák fűnyírás napja. De mi ezt akkor még nem tudtuk... Leszedtük a sátrat, a csuromvizes nájlont a csuromvizes biciklikről, és láttuk, hogy a nap felkelte csak a magasabb hegyeket találta meg.

Szemben a tó tűnt fel a reggeli ködben meg néhány 3000-es csúcs a szokásos hósapkával. Ezt persze lefényképeztük, és a Brenner-hágóról ismerős reggeli vacogással, jól felöltözve neki készültünk az útnak.



Wald im Pinzgau volt a cél, és mivel fenn voltunk a hágónál, erős gurulásra számítottam tekerés helyett. Ezzel szemben egy figyelmen hagyott elágazás után erős emelkedő jött, ami rögtön előhívta a térképet, és meg is állapítottuk, hogy ugyan a jobbik úton emelkedőkön jóval többet tekerve is odajutunk, ahová indultunk, de inkább mégse választottam a Krimml felé vezető kitérőt, hanem a meglehetősen negyed osztályú (= albán minőségű) kis útra visszakanyarodva zötyögtünk lefelé Wald im Pinzgau-ba. Itt, mivel egy alagút miatt nem mehettünk az országúton, a Tauernradwegre tértünk, amit igen jól tettünk, mert ugyan felkanyarodott a faluba/városba, találtunk egy éppen nyitott Spart, vettem finom süteményeket, és jól megreggeliztünk. Az utat aztán megint a bringaúton folytattuk, de hamar rájöttünk, hogy fölösleges (és nem is mindig könnyű) kitérőket tesz, úgyhogy hamar rámentünk a 168-asra.

Tekerés Mittersillig, ahol csepp szuszsanás, fényképezés, és nem felismerése annak, hogy ide fut be a felbertauerni országút, amin két éve lefelé száguldottunk. Pedig még egy táblára is ki volt írva.

Száguldás tovább, elhagytuk Bruckot, ahol a Großglockner-útnak nekivágtunk, jött Taxenbach (Bálint nem ismerte meg a másik irányból érkező a boltot, ahol



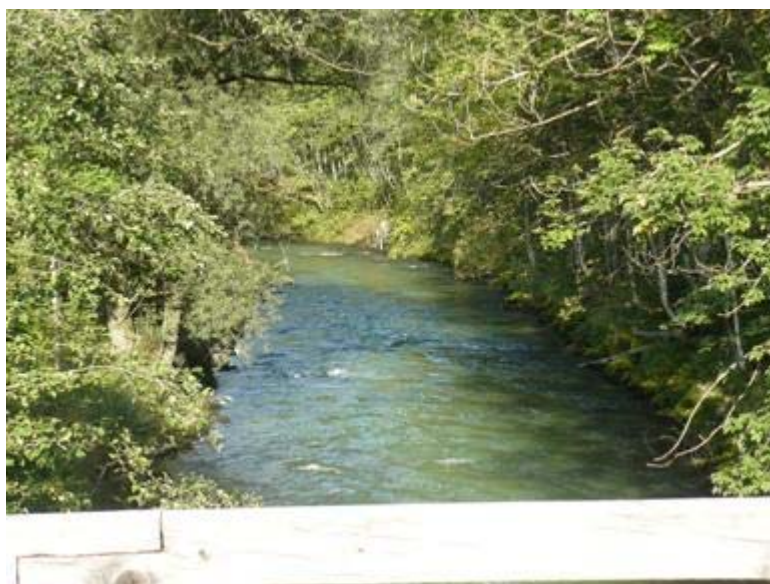
pár napja vásároltunk), majd befutottunk St. Johannba, amit ellenkező irányba menet csak a Tauernradweg felől láttunk a Salzach partjáról. De itt most igyekeztünk nem megcsinálni az idefelé elkeveredésből származott kerülőt, úgyhogy be mentünk a városba, és kiderült, hogy például igen sanyarú sorsú (ledőlt, leégett stb.), de nagyon szép temploma van. Sőt: templom kapuja prima középkori önbecsukós technikával van felszerelve, ami Bálint tetszését nagyban elnyerte:



A St. Johann után emelkedő, szerencsére kibírható mennyiségű, úgyhogy ez nem akadályozta, hogy ez nap távolsági rekordra törjünk, és a hajdani bécsi befutás után ismét 200 km-t menjünk. A 163-ason elértünk Altenmarktba, ahol megtaláltuk azt a helyet, ahol nem tértünk le odamenet, majd rámentünk a most is örült forgalmas 99-esre, amin Radstadttig már kezdünk berosálni a szüntelen nagy forgalom, meg bizonyos vadbarom szlovén kamionosok miatt.

Radstadttban az első adandó alkalommal letértem a főútról, és szóba se jött, hogy azon menjünk tovább. Eltekertünk inkább az Ennshez (ami itt még aranyos kis csörgedező patakocská inkább), és az Ennsradwegen mentünk. Bár egy-két váratlan és durva domb meglepett az emelkedőivel, viszonylag kellemesen haladtunk.

Ahogy esteledett, otthagytuk a bringautat, és rátértünk egy kisebb forgalmú országútra. A vélekedések megoszlottak a folytatásról: Bálintnál a 200 km volt a cél, nálam egy jó szállás, mondjuk a Putterersee-



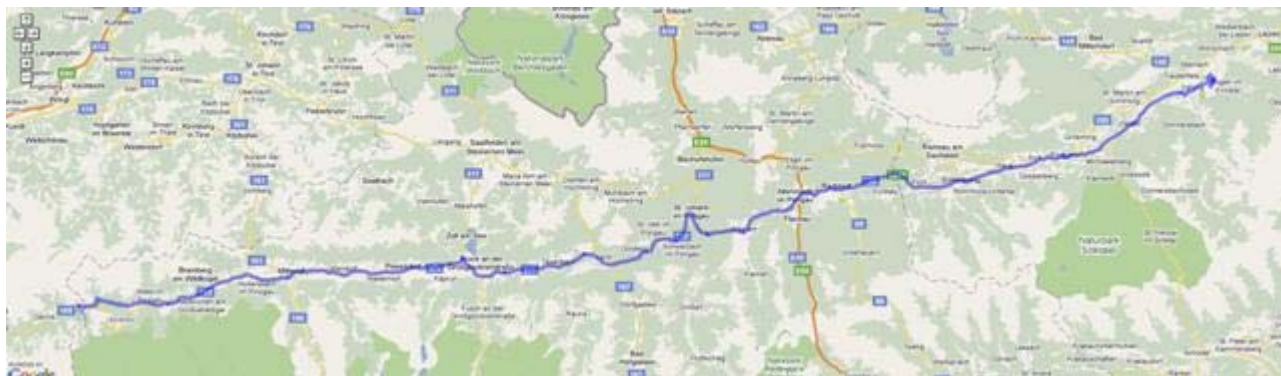
nél, Stájerország legmelegebb vizű nádas tavánál, hol pázsitos strand és táborhely várja a túrázókat valamelyik leírás szerint. A két cél a végén találkozott. Alaposan besötétedett, mikor még mindig mentünk, volt, ahol olyan frissen aszfaltozott úton, amin még a fehér csík se volt felfestve, hogy segítse a haladást. De ekkor már a fő cél az volt, hogy meglegyen a 200 km. Mikor kiderült, hogy Aigen im Ennstal, ahol a Putterersee van, még előttünk van, tényleg nem bíbelődtünk a sötét városokban szálláshelykereséssel. Aigen szélén egy csomó információs táblát találtunk, az egyik szállás neve valami Putterer volt. Irány akkor arra (jobbra), hisz ott kell lenni a tónak is. Felmentünk valami dombokon, tó sehol. Egy ifjúsági szálláson éktelen szurkolás, valami csapatverseny lehetett, menekültünk tovább. A végén már egy másik falu (Lantschern) szélén

voltunk, ahol egy magánpanzió kínált szállást. Ám sehol senki, úgyhogy nem volt más hátra, a jóval drágábbnak kinéző étterem-szállodánál érdeklődtünk olcsó szállás után. A pincér nagyon rendes volt, és miután nem talált térképet, papírra rajzolta le, és gondosan elmagyarázta, hogy menjünk vissza a faluba, és a postánál balra kövessük az utat, ott lesz a kemping. Tényleg ott volt, úgyhogy ez nap ott aludtunk a a Puttererseenél 12,60 €/fő árban.

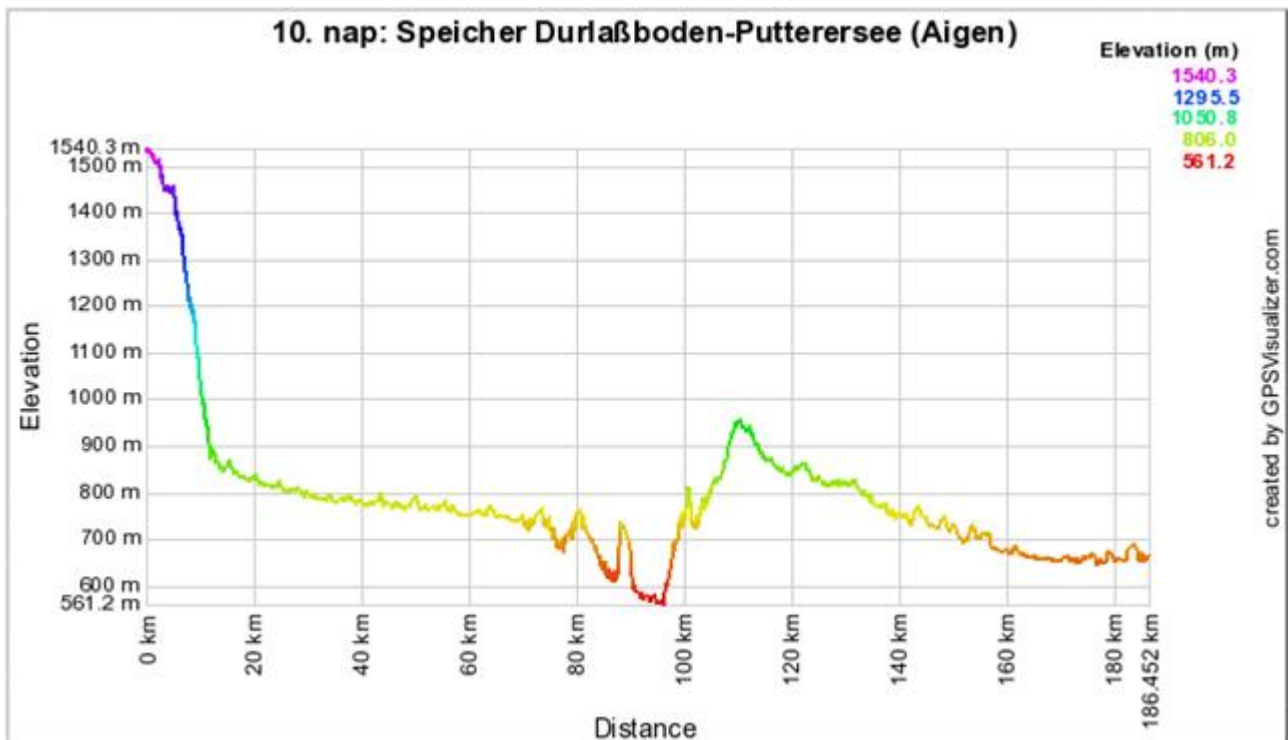


Napi teljesítményünk:

- T. Táv: 203,37 km
- Max: 62,0 km/h
- B. (Bálint órája 200 km előtt lenullázott valamiért)



[Link.](#)



11. nap: 2010. augusztus 21. (szombat)

Nem túl korai szedelődzködés után Aigenben megvettük a reggelit. Hangsúlyozottan reggelit, mert Bálint szerint (persze az én egyetértésemmel) majd jönnek még délig-kora délutánig boltok, amikor bevásárolhatunk a hétvégére, addig minek cipelni. Így is jártunk el, majd egy közeli buszmegállóban letelepedtünk kajázni.

Wörschach előtt lekanyarodtunk az Ennsradwegre, hogy nem menjünk be minden kis faluba. Döcögtünk egyet egy gyalogos úton, volt egy kis murvás bicikliút utána, majd újabb kanyar egy falu felé. Ezt elkerülendő tovább mentünk az Enns mellett, ez az út azonban elfogyott, meg a türelmem is, és innentől kezdve



végképp hanyagoltuk a Radwegeket. Ők azonban nem hanyagoltak bennünket. Miután befutottunk Liezenbe, további út megint csak a bringaúton volt, ha nem akartunk valami baromi hosszú kocsisorba beállni. Nem akartunk, amit jól tettünk, mert a sztrádára vezetett a sor. Így aztán előbb füttyörészve tekertünk a bringaúton, mellettünk a sztráda, és primán haladtunk. Aztán jött egy Umleitung a kerékpárosoknak, hogy hosszú keringőzéssel, részben visszafelé haladva bekavarogjunk egy városba, ahonnan Admontba jutottunk. De milyen úton? A rossz aszfalt is elfogyott, földes, salakos, köves, poros hitvány erdei úton sikerült mennünk ezen a részen.

A fejem is fáj, meleg is volt, az út is igen idegesítő volt, igen jól esett már Admontban a parkban ledekkolni. Ettünk,

ittünk, szusszantunk, csak az érintett rosszul, hogy az Adeg (ami bolt ugyebár) 12-kor már bezárt. Itt kezdett felvetődni annak a réme, hogy nem fogunk már boltot találni a hétvégére, amit sikeresen kenyér és hasonlók nélkül kezdtünk meg.

Ez kedvünket azért olyan nagyon nem szegte. Megnéztük a bencés apátság templomát. A könyvtárat, amely állítólag Európa egyik legszebb barokk könyvtára, hanyagoltuk, miután felmértük a terepet a bejáratnál.



Haladtunk tovább utunkon, elhagytuk az Enns völgyét, áttértünk a Salza-völgybe, ami aztán még másnap is kísért bennünket. A táj szép volt, az út nem vészes, a Salza meg tele volt vadvízi evezősökkel:

Több helyen is néztük, hol tudnánk enni valami meleget, de vagy sokan voltak, vagy drágállottuk, úgyhogy mindig továbbmentünk, mígnem aztán Wildalpenben csak megálltunk, és egy mogorva pincér meg két vénasszony társaságában egy hatalmas, rusztikus asztal mellett két pizzát betermeltünk.



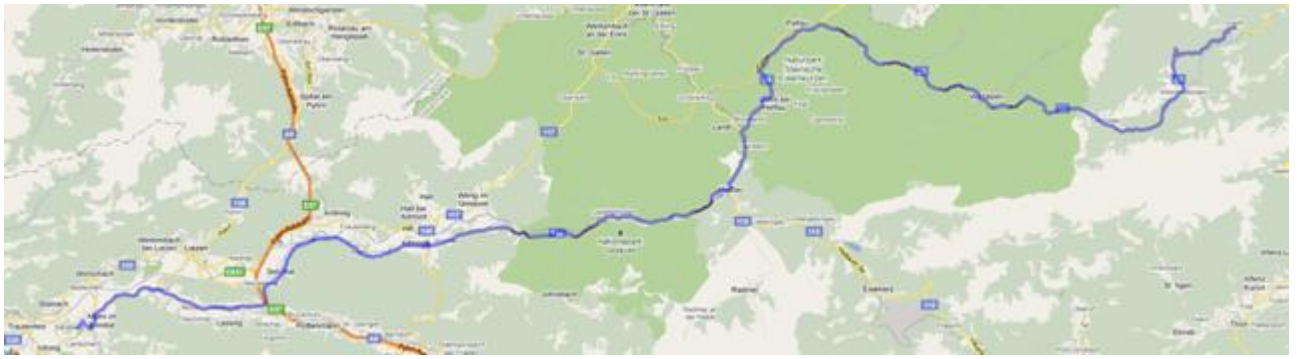
Lassacsán eltelt a nap. De az út változatlanul nagyon szép volt:



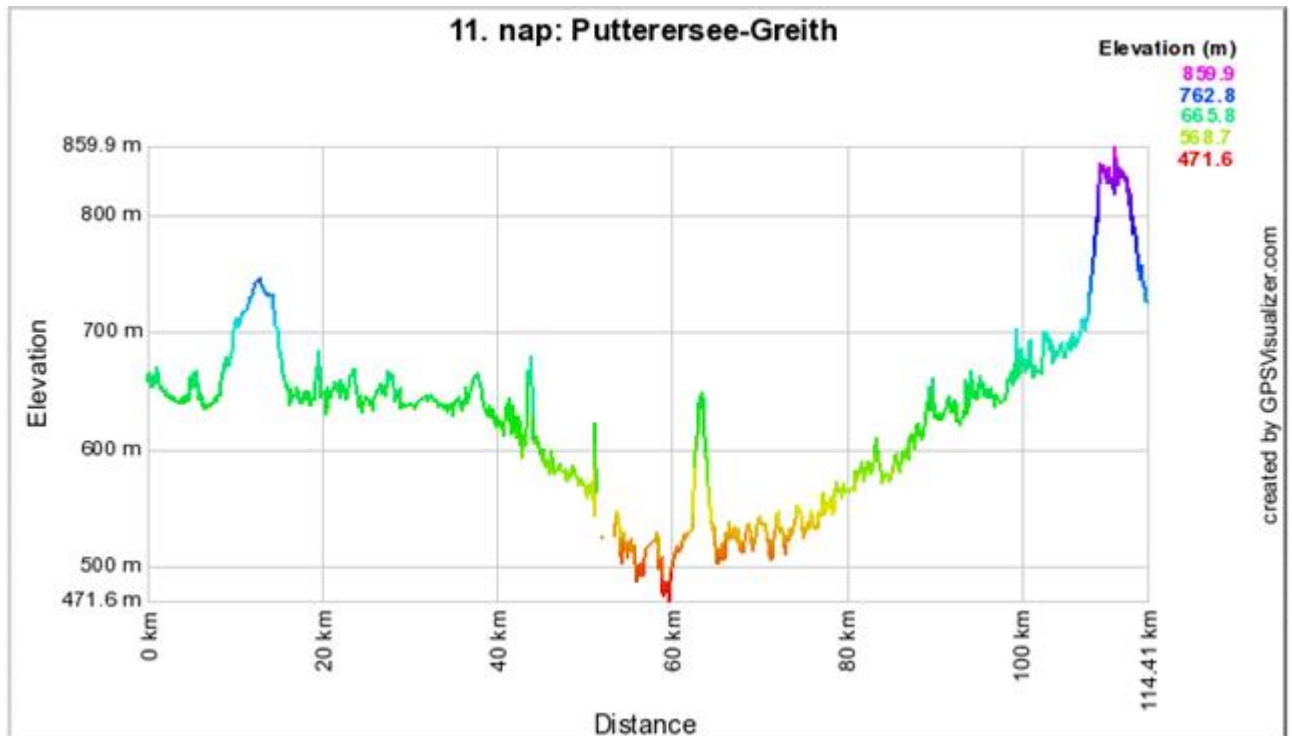
A kérdés már csak az volt, ez nap elérjük-e Mariazellt. Ez mentközben eldőlt, hogy nem, úgyhogy valami szálláshelyet kellett keríteni. Már erősen szürkült, mikor Greithben a Gertrude Leitner-féle vendéglő/panzió/parasztudvar kaszálójának sarkában sátrat verhattünk. Szép idő volt, mosakodási lehetőség egy fatörzsből kivájt csobogónál (kalte Dusche), amit én ki is használtam.

Napi teljesítményünk:

- T. Táv: 124,25 km
Max: 61,6 km/h
- B. Táv: 120,18 km
Max: 54,40 km/h
ATM: 6:54"
AVS: 17,39 km/h



[Link.](#)



12. nap: 2010. augusztus 22. (vasárnap)

Reggel korán keltünk, nehogy útban legyünk. Ám ez a kelés nagy meglepetést tartogatott, ugyanis hatalmas köd volt. Úgyhogy ennek megfelelően öltöztünk, bár nem tudtuk, mennyit fogunk izzadni Mariazell felé. Mert az emelkedés se volt biztos, meg az se, mikor szárítja fel a nap a ködöt. (Ez igazából Mariazell előtt történt meg, volt ott egy meredek emelkedő, annak a tövében vetköztünk neki, bár a pulóverfélék csak Mariazellben kerültek a csomagba.)

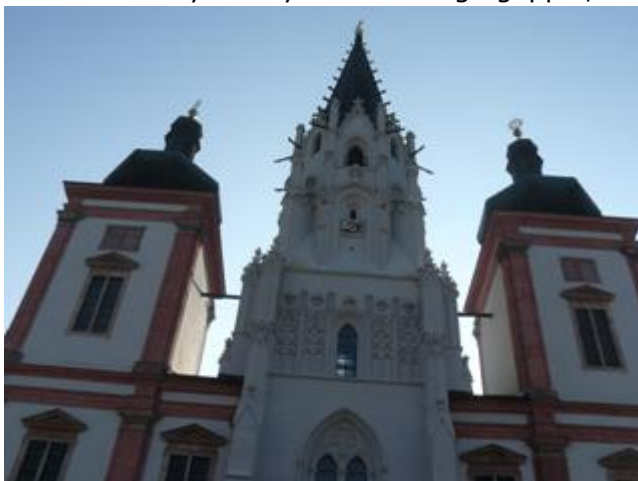


Mariazell zarándokhely, Közép-Európa egyik legjelentősebb Mária-kegyhelye, amelyet évszázadok óta keresnek fel a zarándokok a csodatévő Szűzanya segítségével bízva. Én azt hittem nagyon sokan fognak itt nyüzsögni, de szerencsére elég korán értünk, így nem volt tömeg. Maga a város egyébként inkább keltette üdülőváros hangulatát, mintsem kegyhelyét, ha eltekintünk a dóm környéki bódéktól, ahol rendkívül ajátatos gagyit árultak emléktárgyakként. A mi érdeklődésünket persze inkább az a büfé keltette fel, ahol reggelit remélhattunk. Meg is egyeztünk a boltossal, hogy hat perc múlva (ennyi kellett neki az előkészületekhez)

két adag debrecenit meg egy-egy jó kis teát fogunk venni nála. Amíg a kaja készült, beugrottunk a bazilikába is.

A bazilika két legfontosabb kincse a Máriát és a kis Jézust ábrázoló kegyszobor és az I. Lajos által adományozott Szűz Mária-kép. A kegyszobor 48 cm magas, fából készült és Máriát ábrázolja, aki a jobb karjában tartja a kis Jézust. Mária a baljával a gyermeknek egy körtét nyújt, a gyermek pedig a jobbával egy almát az édesanyjának. A szobrot díszes ruhába öltöztetik az év három legfontosabb ünnepnapján: Nagypénteken, Mária születésének ünnepén (szeptember 8.) és a város alapításának napján (december 21.). Ezeket a drága anyagokból és csipkékből készült ruhákat nemes hölgyek készítették és adományozták, a ma látható darabok zömmel a 19-20. századból származnak. A Madonna és a kis Jézus koronái is adományok, általában a Rudnay Sándor hercegprímás által 1821-ben adományozott és X. Piusz pápa által 1908-ban megáldott koronapár látható a kegyszobron. Zarándokok már a 12. századtól érkeztek Mariazellbe, de a létszámuk az 1330-as évektől nőtt meg. A hely népszerűsége egészen II. József zarándoklatokat megtiltó rendeletéig növekedett és a tiltás feloldása után újra töretlenül nőtt napjainkig, amikor évente kb. egymillió búcsújáró keresi fel a várost. Egyes becslések szerint közülük minden hatodik gyalogosan érkezik. A tradicionális zarándokútvonalakat 1100 km hosszban 1981-ben foglalták „Mariazelli zarándokútvonalak 06” néven egységes rendszerbe, ezek Bécsből, Burgenlandból, Alsó-Ausztriából, Stájerországból, Felső-Ausztriából és Karintiából vezetnek Mariazellbe.

Magából a bazilikából nem sokat láttunk, mert éppen nagyban miséztek, ami megakadályozta, amit a tiltótábla nem tudott volna, hogy fényképezzek. Így aztán csak vaktában kattintottam néhányat a nyakamban lógó géppel, majd mentünk reggelizni.



És ezzel véget is ért a túra turisztikai szakasza. Innen már a fő cél Sopron volt, lehetőleg úgy, hogy elérjük a 15:10-es vonatot, amivel még hazaérünk ez nap. Ez a cél azonban hamar elillant, délben már kiszámítható volt, hogy a hátralévő 90 km-t nem tudjuk három óra alatt megcsinálni. Egy darabig még próbálkoztunk, de folyamatosan jöttek a neuwaldi emelkedők, amelyek némelyike a maga 15%-os szögével igen csak megizzasztott.



Vasárnap lévén rengeteg motorossal találkoztunk, egyes helyeken igazi motorostalálkozók voltak. Mondjuk ezzel sok dolgunk nem volt, csak annyi, hogy vízvétel után innen gyorsan elmenekültünk, és nem akartunk itt kajáználni, de még végérvényesen nagyon.

Kifáradva, kiszomjazva, és a vasárnapi hazaérés tervéről letéve Rohr im Gebirgében álltunk meg ebédelni. A Hotel Kaiser Franz Josef éttermében, pontosabban teraszán ettünk egy nagyon jót. Prima ár-

nyékban ültünk, a pincér egyből figyelmünkbe ajánlotta a menüt 6,30-ért, ami számunkra tökéletesen megfelelőnek bizonyult: valami húsvéses volt (szerintem palacsinta metélt volt benne) meg rántotthús, amihez sokféle saláta volt a köret. Igen jóllaktunk. Aztán a kulacsokat is megtöltöttük az étterem mellett levő kis csobogónál jéghideg, nagyon finom vízzel, és tekerünk hazafelé.

Egy benzinkútnál még jégkrém, ásványvizet, meg kólát vettem, lefotóztunk egy lepkét, de aztán már csak a Sopronig való eljutás volt a cél. Ami nem is volt olyan könnyű. Legalábbis nekem, mert ekkorra az eltelt közel két hét minden fáradsága kijött rajtam.

Wiener Neustadtot sikeresen és a terveknek megfelelően elkerültük, elkeveredni egyedül Sopron előtt sikerült, de az a pár kilométer kitérő azzal, hogy a „Sopron” feliratú táblákat követtük, nem sokat számított.

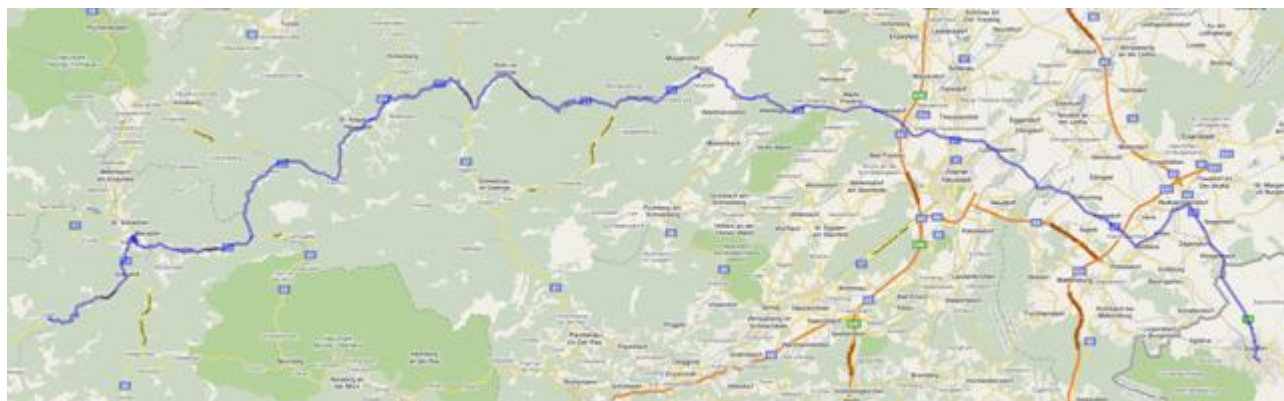
Annál nehezebb volt a határhoz közvetlenül vezető út, aminek a nem túl erős emelkedése nagyon megviselt. Szerencsére a határ után, Sopron felé már inkább lejtő volt. Aztán Sopronban kiderítettük, merre menjünk az állomáshoz. Útközben be mentem egy boltba, így került vacsora és innivaló is. Ellenben az állomáson kiderült, hogy vonat viszont nem fog kerülni, Budapest felé az utolsó tényleg a 15:10-es volt, mi viszont hét után értünk az állomásra. Bálint kicsit nehezen viselte a tényt, amit aztán végül úgy oldottam meg, hogy a nagyon közeli Bianco panzióban némi töprengés után megszálltunk. Mivel reggel hatkor terveztük az indulást (azaz jóval a reggeli időpontja előtt), a tulajdonoshölgy (aki nagy tisztelettel adózott sportteljesítményünk előtt, mi meg csak másnap reggel tudtuk meg, hogy egy 26-szoros sífutó bajnokkal beszélgettünk) elengedett egy ezrest, így 11500-ba került az szállás a tetőtérben.

Bepakoltuk a bringákat a konditerembe, és felcuccoltunk a tetőtérbe. Én még megvettem a vonatjegyeket másnapra, közben Bálint lefürdött. Megvacsoráztunk, közben szólt a Bartók Rádió, és minden holmit összepakoltunk, hogy reggel csak indulni kelljen. Így is lett.

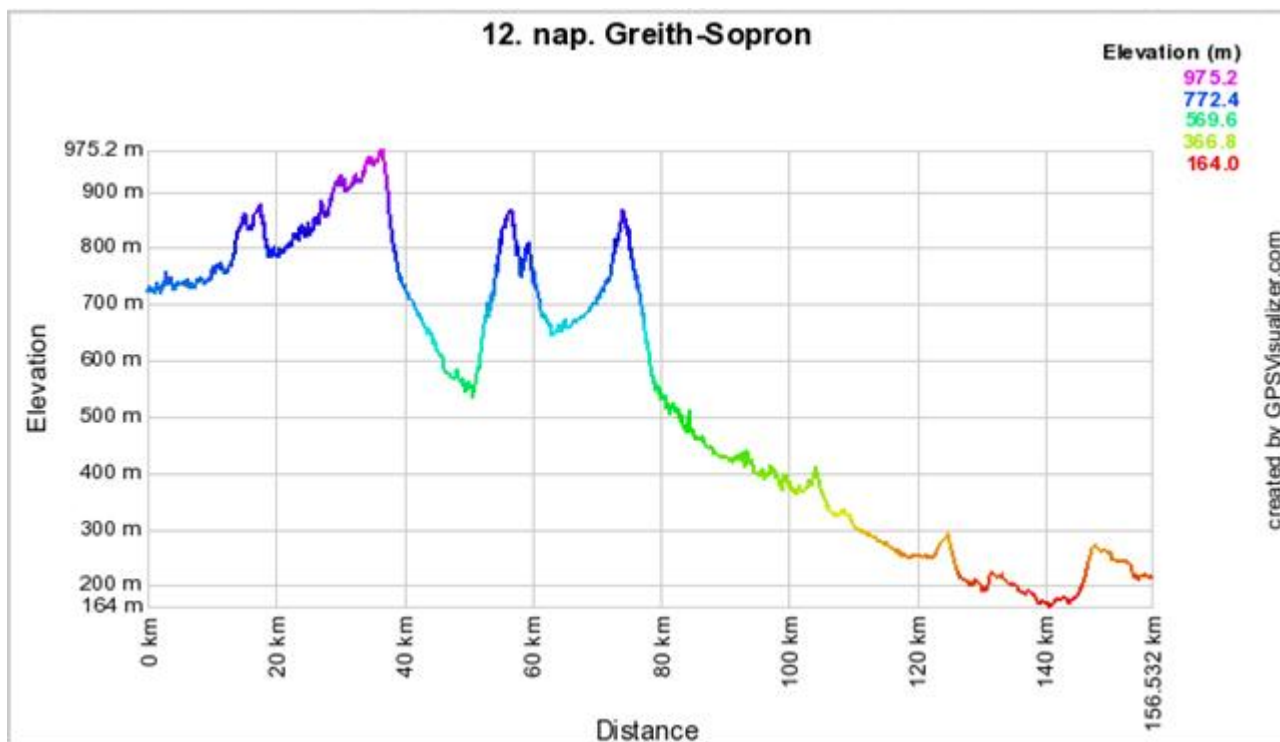


Napi teljesítményünk:

- T. Táv: 163,43 km
Max: 67,82 km/h
- B. Táv: 158,02 km
Max: 67,11 km/h
ATM: 8:59"
AVS: 17,57 km/h



[Link.](#)



13. nap: 2010. augusztus 23. (hétfő)

Reggel 5:40-kor ébresztő, öltözés, indulás. A tulajdonoshölgy már várt bennünket, előrébb hozta a bicikliket. Gyorsan elslattogtunk az állomás előtti bódékhoz, ahol a pékségben már volt friss áru. Megvettem a reggelinket, és felszálltunk az IC-re. 6:15-kor indultunk, a Keletiből a Nyugatiba biciklizéses átszállás után pedig fél kettő körül értünk Debrecenbe.

Túrateljesítményünk (ODO):

- T. 5879,6–7306,6 = 1427 km
- B. 685–2067 = 1382 km