



ANDRÉ SCHUMACHER

Eine Familie, zwei Räder und das Abenteuer unseres Lebens

Holiday



Prolog

Ich weiß, dass sich unser Sohn an diese Reise nicht erinnern wird, nicht an ein einziges Land, nicht einmal an einen Augenblick. Doch ich bin davon überzeugt, dass Unai irgendwann einmal in Tschechien stehen und »Ahoj« zu jemandem sagen wird, ohne zu wissen warum. In Südtirol wird ihm der Geschmack von Speck vertraut vorkommen, in Frankreich vielleicht der Geruch von Zedernholz, und in Italien wird er seine Leidenschaft für *il calcetto* entdecken.

3

Ich bin mir sicher, dass diese Reise irgendwo in seinem Unterbewusstsein Spuren hinterlassen hat. Spuren von all den Menschen, die unseren Weg gekreuzt und die alle ein gutes Herz haben. Nicht, weil wir ihm das sagen, sondern weil er es erlebt hat. Und das ist unser Geschenk an ihn – und an uns selbst.

Die Sterne der Nacht,
die Blumen des Tages und
die Augen der Kinder
sind uns aus dem Paradies
geblieben. Dante Alighieri

Die Entscheidung

Als Unai 18 Monate alt war, brach sie wieder durch: die alte Lust am Reisen. Ich kam mir vor wie ein trockener Alkoholiker, der versehentlich in eine Weinbrandbohne gebissen hatte. Tatsächlich nippten wir an einem argentinischen Malbec, und mit den Aromen kamen die Erinnerungen: an die Anden, die Salzseen, das süße Leben und die spanische Sprache, und damit hatte sich die Sesshaftigkeit erledigt.

Ob ihr das mit den Aromen ähnlich gegangen sei, fragte ich Jenni?

»Eher weniger. Aber wie wäre es mit einem Besuch in Spanien? Zeigen wir doch Unai seine Wurzeln!«

Ich hielt das für eine schöne Idee und spürte gleich, dass sie ein Grundproblem meiner Arbeit als weltreisender Fotograf berührte: Ständig unterwegs, ein Land exotischer als das andere, doch vor der eigenen Haustür kenne ich mich nicht aus. Ändern wir das doch! Und fahren wir von der Ostsee bis ins Baskenland!

Nur, wie reist man mit einem Baby? Zu Fuß? Per Caravan? In einer Sportkarre? Und wenn ja: Maserati oder Maxi-Cosi? Reist man überhaupt?

Eines stand fest: Wir brauchten ein geeignetes Transportmittel! Beweglich, robust, unabhängig von Sprit und Strom. Eines, das es uns erlaubt, mit den Landschaften, durch die wir reisen, in Kontakt zu kommen. Und eines, das kinderfreundlich ist, das Platz hat für Bücher, Bälle und Teddybären. Wir fanden es in einem kleinen Laden namens Vélo 54 in Hamburg: ein Lastenfahrrad des jungen französischen Herstellers Douze.

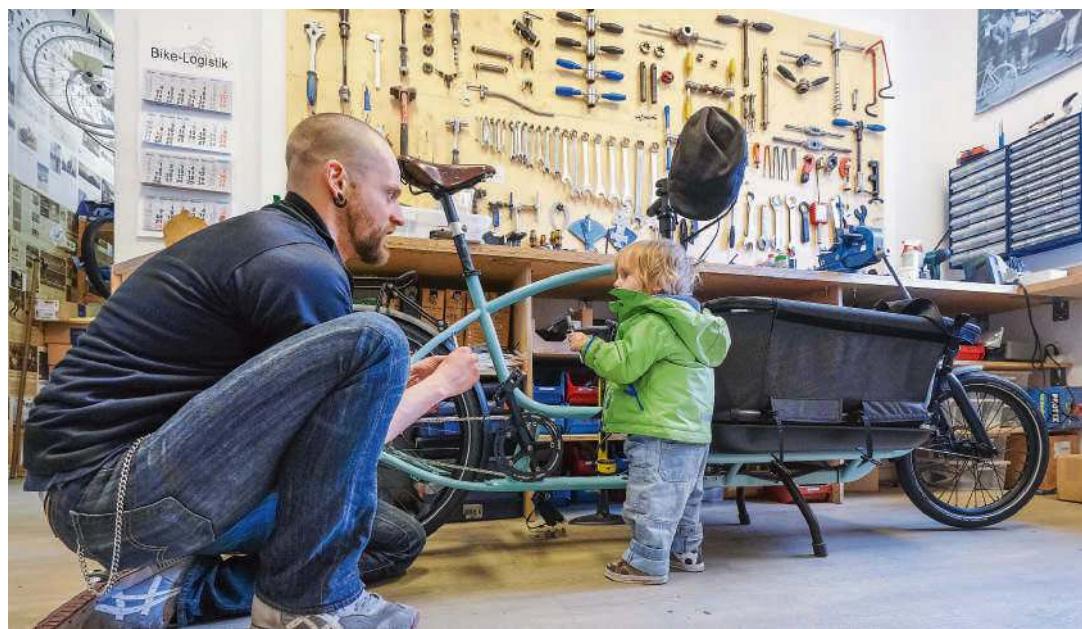
Was für ein Gefährt! Es ist fast drei Meter lang, 25 Kilogramm schwer, sieht dabei äußerst sportlich aus, hat eine Getriebenabe, hydraulische Scheibenbremsen, und wenn wir wirklich wollten, könnten wir den halben



Unai trägt die Ankündigung unserer Reisepläne mit Fassung. Wir glauben, sogar Vorfreude zu sehen.



Hausrat damit transportieren; der Koloss verträgt eine Zuladung von 180 Kilo! 80 davon gehen auf mich und 12 auf Unai, für den es im vorderen Teil des Rades eine gepolsterte Sitzbank mit Lehne gibt. Mit hinein in diesen Transportkasten kommen auch die Trinkflaschen, das Werkzeug und Ersatzteile, Dinosaurier, Malkreiden, ein paar Bausteine und Jonglierbälle. Links und rechts an den Außenseiten will ich das Stativ und das Zeltgestänge verzurren. Auf dem Gepäckträger eine gigantische wasserdichte Reisetasche, die man auch als Rucksack verwenden kann, und am Lenker, immer zur Hand und stoßsicher aufgehängt, ein gepolsterter Koffer für die Fotoausrüstung, Karten und sonstigen Kleinkram.



In der Hamburger Fahrradmanufaktur Vélo 54 erhält unser Douze den letzten Schliff. Es ist ein echter Hingucker: Sportrad und Kinderwagen in einem – und unser Zuhause für die kommenden vier Monate!



Man hatte uns vor den Wetterkapriolen gewarnt, aber damit haben wir trotzdem nicht gerechnet: Nach den böhmischen Hitzewellen toben nun Schneestürme.

79

Bereits 1981 wurde dieser Gebirgsstock als größter Nationalpark des Alpenraums unter besonderen Schutz gestellt: die Zirbenwälder und alpinen Matten, eiszeitlich geformten Täler, Geröll- und Gletscherfelder, aber auch das über Jahrhunderte von Bergbauernhand geschaffene Kulturland. Durchschlängelt wird diese grandiose Landschaft von der wohl berühmtesten Panoramastraße der Alpen: 27 Kehren, 2000 Höhenmeter, 30 Kilometer bergauf – ohne Wenn und Aber der mit Abstand größte Brocken der Reise!

Schon die Kelten und nach ihnen die Römer quälten sich vor Jahrtausenden über den Pass am Hochtor. 2000 Jahre später wurde der in Kärntner Landesdiensten stehende Ingenieur Franz Wallack beauftragt, eine Straße für die motorisierte Querung der Alpen zu planen. Innerhalb weniger Wochen legte er einen Entwurf vor: Wallack hatte nicht den einfachsten und pragmatischsten Weg von Nord nach Süd gewählt. Er wollte den Mobilisten ein unvergessliches Fahrerlebnis bieten, eine »Sehschule der Natur«, wie der ehemalige Präsident des Österreichischen Naturschutzbundes, Eberhard Stüber, sie nannte, in der sich mit jeder Kehre neue Ausblicke öffnen. Und er wollte, so hieß es in einer Erklärung, dass auch »Alte, Kranke und Behinderte den Zugang zu Naturschönheiten erhalten, auf deren Genuss jedermann ein Anrecht hat«.



Unter Denkmalschutz und seit 2016 auf der Welterbe-Vorschlagsliste der UNESCO: die Glocknerstraße.

Es wurde die größte Arbeitsbeschaffungsmaßnahme in der Geschichte Österreichs. Von 1930 bis 1935 wühlten sich Tag für Tag 3200 Arbeiter in die Hänge. Eine Schuftei, aber die Anstellung war in Zeiten wirtschaftlicher Not sehr gefragt. Aus ganz Österreich kamen Friseure, Bäcker und Buchhalter, die im Zuge der Weltwirtschaftskrise arbeitslos geworden waren.

Die grauen Berge und der graue Himmel sind eins geworden. Hätten wir doch die Elektroausführung nehmen sollen?



Am 3. August 1935 wurde die Hochalpenstraße nach fünfjähriger Bauzeit eröffnet, und bereits einen Tag später organisierte man den Großen Bergpreis von Österreich, ein Rennen für Krafträder und Automobile. Diese Rallye war ein Geniestreich: 130 000 zahlende Besucher wollten sich in den ersten Monaten bis zum Wintereinbruch die Sensation dieser Hochgebirgsstraße nicht entgehen lassen. Und bis 1937 wurde – statistisch gesehen – jedes österreichische Privatauto 1,42-mal über die Glocknerstraße gelenkt! Nach dem Krieg machten die deutschen Käferfahrer damit weiter und dann die Biker, und Mitte 2016 kamen wir. Nun ja, wir versuchten es.

Zu meiner Verteidigung muss ich sagen, dass ich schon die Andenkordilere durchradelt habe: miserable Pisten, dünne Luft, kein Wasser, und die Pässe liegen auf 5000 Metern Höhe – aber mit einem beladenen Lastenrad

Dach der Tour und Tiefpunkt der Stimmung: eisiger Wind und Schneefall am höchsten Punkt dieses asphaltgewordenen Alptraums.

ist alles anders! Du brauchst mehr Pausen, hechelst, schiebst und fluchst. Du fragst dich, ob es leichter ginge, wenn du Luftballons am Rahmen hättest. Oder vielleicht ein E-Bike, wie all diese Warmduscher, die erst fröhlich schnatternd an dir vorüberziehen, am Gipfel aber beisammenstehen, sich auf die Schultern klopfen und die Strapazen des Anstiegs beschwören.

Am Ende bist du allein, ein Punkt in der Landschaft, die dich umgibt wie ein Meer und vollkommen einhüllt. Und in dieser Blase bist du nur mit dir beschäftigt: mit dem Zittern der Beine, dem Schweiß, der dir in die Augen rinnt, dem Pulsieren des Blutes in deinen Schläfen. Nur im Cockpit herrscht Partystimmung: Unai fühlt sich pudelwohl in seiner Kiste. Und wir nutzen die Gunst der Stunde und stampeln weiter – langsam, stetig – durch Sturm und Regen dem Gipfel entgegen.





67. Tag: Wir queren den Lago di Como. Mit 410 Metern ist er der tiefste See Europas, an seinem Westufer erschossen kommunistische Partisanen am Ende des Zweiten Weltkriegs Benito Mussolini.

117

Klappt dann aber nicht. Der Laderaum ist zu klein. Wir versuchen es eine Weile, doch das Lastenfahrrad passt partout nicht rein. Er schaut zum Himmel. Bekreuzigt sich erneut. Telefoniert. Ein zweiter Bus kommt, größer, Linie 12. Unser Fahrer wird aktiv: Er drückt mir sein Busnummernschild in die Hand, steigt in den zweiten Bus, entfernt die »12« von dessen Windschutzscheibe, kommt zurück und fixiert sie an seinem Führerhaus. Dann wendet er seinen Bus und begibt sich auf den Weg nach Trento.

Die echte Nummer 12 aber, ausgelegt für Fahrten in die Hauptstadt, große Menschenmassen und – Obacht – deren Gepäck, rollt nun zu uns herüber. Fahrer und Beifahrer steigen aus: »Mamma mia! Zum Glück seid ihr in Italien.«

Ich halte ihnen das Schild hin. Sie kleben die »7« an die Bustür und bringen uns bergauf nach Vermiglio, einem kleinen Dorf 600 Höhenmeter unterhalb des Passes.

»*Che dio vi bendica!*«, ist das Letzte, was wir hören, dann säuselt nur noch der Wind.

Der Pass selbst ist keine Augenweide, und die einzige Sehenswürdigkeit – der gewaltige Monte Adamello (3554 m) – steckt in den Wolken. Wir fahren *subito* auf der anderen Seite wieder runter.

Drei Tage später stehen wir am Lago di Como, dem ersten See einer ganzen Folge eiszeitlicher Becken, die aus den Alpen kommend wie skandinavische Fjorde ins Flachland schneiden. Nur ohne Gletscher. Dafür mit Magnolien. Aber das Bild stimmt, denn es regnet in Strömen. Nein, das ist untertrieben. In den letzten 20 Jahren habe ich keinen so starken Regenguss erlebt wie jenen in Colico. Nicht in Patagonien und nicht in Schottland. Das Unwetter tobt die ganze Nacht, und als sich die Wolken endlich verziehen, liegt die



62. Tag | Trentino, Passo del Tonale: Blick in den großen Laderaum der echten Nummer 12.



118

Festplatte samt Fotos wie ein gesunkenes Schiff mit wertvoller Fracht auf dem Grund des Vorzelts. Das Tagebuch treibt durchweicht an mir vorüber. Und meine Fotoausrüstung muss ich in einem abgewirtschafteten Friseursalon zwischen parlierenden Damen mit toupierten Haaren vier Stunden lang föhnen.

Danach bekommt Unai hohes Fieber. Da das Zelt nass ist und die Hotels nicht zu bezahlen sind, schlafen wir zwei Nächte im Wartesaal einer Bahnstation. Wir hangeln uns so von Varenna über Menaggio nach Cernobbio, weiter zum verwickelten Laganer See, und rollen schließlich um den Lago Maggiore, den zweitgrößten See Italiens. Als alles überstanden scheint, übergibt sich Jenni in den Ortasee. Wie soll ich es ausdrücken? Wir werden mit Italien nicht warm.

Dabei ist es ein bemerkenswertes Fleckchen Erde: Nahezu überall sind die mittelalterlichen Stadtkerne unversehrt erhalten. Kirchen und Klöster rahmen die Plätze, prächtige Belle-Époque-Villen und opulente Paläste aus Barock und Klassizismus säumen vielerorts die Ufer. Seit der Antike sind die oberitalienischen Seen ein Refugium der Schönen und Reichen und Klugen Europas. Kardinäle und gekrönte Häupter machten den Anfang, es folgten Großindustrielle und Politiker. Heute residieren Geldadel, Sportgrößen und Hollywoodstars in den videoüberwachten Prachtbauten.

In ihrem Schlepptau kommen jährlich Millionen Touristen und tanken in überfüllten Cafés Sonne und Espresso. Die sehr Reichen unter ihnen logieren in prunkvollen Schlosshotels, die weniger Reichen können zu horrenden Preisen zelten. Und bist du arm, dann hast du hier eigentlich nichts verloren.

Es ist leider wahr: Die Italiener sind freundlich und spendabel, aber nicht in Gegenden, in denen der Tourismus blüht, die Geldbeutel dicker und die Herzen der Menschen kälter geworden sind.

Mit den Worten Wolf Schneiders: Wenn es irgendwo schön ist, kommen die Touristen. Und dann ist es nicht mehr schön.

76. Tag | Frankreich: Wir verlassen das italienische Susatal über den Col de Montgenèvre (1854 m). Stärker als die Aufregung ist nur der Fahrtwind in unseren Haaren.





(F)



3 517 Kilometer ab Haustür



Afrika, Asien, Südamerika, Antarktis – überall war André Schumacher unterwegs. Heimatlos. Rauschhaft. 20 Jahre lang. Plötzlich wird er Vater, und alles ist anders. Oder doch nicht? Mit einem Lastenfahrrad fährt die junge Familie von Bäbelin bei Wismar nach Pamplona in Spanien. Es werden vier Monate voller kleiner und großer Abenteuer, Herausforderungen und Katastrophen.

- »Schräg, anders und unglaublich witzig!«

Stephan Hunkel, Veranstalter Boofeabende

- »Dies ist mehr als nur ein Reisebericht – es ist ein Lebensbericht!«

David Hettich, Mundologia

- »Eine Geschichte über das Leben, die Liebe und das Verwirklichen seiner Träume.«

Hans Nieder, Fototage Daun

ISBN 978-3-8347-2999-1



9 783834 229991