

Das war Zürich-Athen 1980

Von August Widmer (Text)

✿ Mit vielfältigen Eindrücken und reich an einigen Abenteuern sind vor wenigen Tagen die Schweizer Radtouristen wieder nach Hause zurückgekehrt, welche am 16. Juli 1980 in Zürich zur Fahrt ins beinahe 3000 km entfernte Athen aufgebrochen waren. Ursprünglich hätte die Fahrt an die Olympischen Spiele in Moskau führen sollen. Als die Russen jedoch wenig Interesse an den Schweizer Radlern zeigten, wurde die Fahrt in die Hauptstadt Griechenlands, wo 1896 die Olympischen Spiele der Gegenwart begannen, unter die Räder genommen.

Am Start in Zürich war das Wetter den 131 Radfahrern und ihren rund 20 Begleitpersonen nicht wohlgesinnt: Auf der ersten Etappe von Zürich nach Savognin regnete es während rund zwei Dritteln der Fahrt. Trotz dieses wenig verheissungsvollen Auftaktes erreichte der Tross jedoch heil das Bündnerland.

Erste Stürze und Diebstähle

Mit dem Julierpass stand der höchste Punkt der Fahrt bereits am zweiten Tag auf dem Programm: Hier mussten die schlechter trainierten Fahrer bereits die Grenzen ihrer Möglichkeiten einsehen. Allerdings hatte die Tourleitung vorgesorgt: Wer eine Verschnaufpause einlegen wollte, konnte sich ein Stück weit in einem 30jährigen Saurer-Postauto chauffieren lassen.

Im Engadin begrüßte die Sonne die Athen-Fahrer. Sie sollte in der Folge treue Begleiterin bis nach Griechenland sein, war das Wetter doch mit Ausnahme eines verregneten Tages in Jugoslawien den Radfahrern gut gesinnt. Aber nicht nur mit der Sonne wurde auf der zweiten Etappe Bekanntschaft geschlossen, sondern auch mit den Dieben. In Bergamo, dem zweiten Etappenort, war bereits der Diebstahl eines Fahrrades zu beklagen. Glücklicherweise wurden die schlimmsten Erwartungen nicht erfüllt: Mit Diebstählen war es doch nicht so prekär, wie allgemein erwartet worden war. In Jugoslawien waren einige weitere Diebstähle zu vermerken, wobei vor allem ein Begleitfahrzeug am stärksten heimgesucht wurde, wurde dem Fahrer doch aus dem Auto die ganze Barschaft mit Ausweisen entwendet.

Die dritte Etappe von Bergamo nach Treviso, welche topografisch keine Schwierigkeiten aufwies, führte sie doch durch die Po-Ebene, war gekennzeichnet durch verschiedene Stürze. Das Fahrerfeld spulte dies 230 km im 40-Stundenkilometer-Tempo in grösseren Gruppen ab, was bei Unachtsamkeit Massenstürze zur Folge hatte. Glücklicherweise blieben die Stürze ohne grössere Folgen: Die Fahrer erlitten in der Regel Schürfungen und Prellungen, während die demolierten Fahrräder am Abend jeweils vom Ostschweizer Mechaniker-Team wieder flottgemacht wurden. Während der ganzen Tour ereigneten sich erstaunlich wenig Stürze, was doch für die

anständige Fahrweise und die konditionelle Verfassung der Fahrer spricht. Pech war es allerdings, dass in Südjugoslawien auf einer der letzten Etappe der Senior, der 65jährige Ernst Steinmann (Flamatt FR) von einem unaufmerksamen Automobilisten zu Fall gebracht wurde und sich dabei am rechten Knie eine Knochenabsplitterung zuzog. Von Skopje aus musste der Pechvogel, der um alles in der Welt nach Athen kommen wollte, mit der Swissair in der Folge vorzeitig nach Hause gebracht werden.

Überraschungen in Jugoslawien

Überraschungen erwarteten die Fahrer in Jugoslawien, das auf dem vierten Teilstück erreicht wurde und das erst wieder nach rund einer Woche verlassen wurde. Einmal nahm die jugoslawische Polizei das Fahrerfeld gleich in Beschlag: Mit Sirene und Blaulicht wurden die Schweizer jeweils durch die grösseren Ortschaften gelotst. Dann schloss der Tross auf der Fahrt ins Landesinnere, bei Bihac, mit einem jugoslawischen Gewitter Bekanntschaft: Während rund einer Stunde hagelte es, und die bisher sommerliche Temperatur machte einen Sturzflug von mehr als zehn Grad. Auf diesem dem sechsten Teilstück, drohte die Tour zusammenzubrechen: Nur wenige ganz Entschlossene hielten auf dem

Fahrrad bis nach Split durch, während für die übrigen Fahrer für die Fahrt ins Etappenziel Busse organisiert werden mussten. Aber bereits am andern Tag waren die Strapazen vergessen, und die von vielen Fahrern in Aussicht genommene Heimkehr in die Schweiz wurde doch nicht angetreten: Entlang der Küste wurden die Radler mit schöner Aussicht auf das Meer für die bisher erlittenen Strapazen entschädigt. Ebenfalls meinten es die Strassen gut mit den Athen-Fahrern: Sowohl in Italien wie auch in Jugoslawien waren die befahrenen Strassenteilstücke gut ausgebaut. Einzig um Skopje in Südjugoslawien, das 1963 von einem schweren Erdbeben heimgesucht worden war und allgemein als Erdbebengebiet gilt, sowie in Griechenland waren die Schlaglöcher auf den befahrenen Routen ausserst zahlreich.

Mit Steinen und Peitschen

Einmal abseits von der Küstenstrasse, wurde die Fahrt durch das Hinterland Jugoslawiens allerdings immer abenteuerlicher: Karl May hat mit seinen Schilderungen über das Land der Skiptaren offenbar nicht unrecht gehabt. Die Strecke führte zwischen Titograd und Skopje durch wilde Schluchten, zahlreiche Tunnels und über etliche Brücken. Dann zeigten auch die Menschen, dass dort etwas rauhere Sitten herrschen: Kinder bewarfen die Fahrer mit Steinen und schlugen mit Peitschen auf die Radler los, als ob diese nicht bereits genügend durch die Fahrt gepeinigt gewesen wären. Da half mitunter nur, dass einer der kleinen Kerle richtig versohlt wurde oder dass zur am

Velo montierten Pumpe gegriffen wurde. Davor hatten die Kinder am meisten Angst, meinten sie doch, es handle sich dabei um ein Schiessseisen.

Abenteuerliches wusste auch die Fahrerinnen eines Begleitfahrzeuges zu berichten: In einer Stadt wurde sie von einem mit fünf Männern besetzten Auto in den Strassengraben gedrängt und zum Halten gezwungen. Glücklicherweise verliess die Fahrerinnen das Auto nicht, sondern brauste davon, als sie merkte, dass es die Jugoslawen auf den Audi mit den Schweizer Kontrollschildern abgesehen hatten.

Hitze und Berge in Griechenland

War das Wetter in Jugoslawien zum Radfahren überraschend angenehm – Kenner des Landes sprachen von einem weniger heissen Sommer als sonst – machte der Radtross auf den letzten drei Etappen in Griechenland mit der Hitze Bekanntschaft: 40 Grad Celsius waren an der Tagesordnung. So überraschte es nicht, dass die Fahrt jeweils bereits am Morgen früh, als es noch Nacht war, angetreten wurde.

Neben der Hitze hatte Griechenland jedoch noch weitere Überraschungen zu bieten: Die griechischen Berge entpuppten sich als richtige Pässe, welche den Schweizer Voralpen gut angestanden hätten. Dafür war die Bevölkerung den Radlern nicht mehr feindlich gestimmt, sondern sie begrüßte die Fahrer auf offener Strasse mit spontanem Applaus.

So überraschte es nicht, dass die Fahrer vor Wochenfrist mit Begeisterung in Athen aufgenommen wurden, als sie begleitet von der Polizei geschlossen zum Olympiastadion von 1896 radelten. Dort empfingen Vertreter des griechischen Radsportverbandes die Schweizer. Presse und Fernsehen berichteten tags darauf in grosser Aufmachung von der nicht alltäglichen Leistung.

Immense Organisation

Zum Abschluss noch ein Blick hinter die Kulissen: Trotz einiger Mängel hat sich die durch den Solothurner Willy Niklaus aufgezugene Organisation bewährt. Immense Arbeit leistete der Verpflegungsdienst, wurden doch unter der Leitung von Hansruedi Gyax (Laufen) auf jeder Etappe eine oder mehrere Zwischenverpflegungen abgegeben. Zwischen Zürich und Athen tranken die Fahrer 3000 Liter Sporttee und 1000 Liter Mineralwasser und verspieten rund zwei Tonnen Esswaren (Früchte, Birchermüesli, Fleischwaren, Trockenfrüchte usw.). Wohlverstanden: Hierbei handelt es sich nur um Esswaren, welche von der Organisation abgegeben wurden. Was die Fahrer sonst noch assen und tranken unterwegs, ist also nicht mitgezählt!

Die Radfernfahrt Zürich-Athen 1980 gehört der Vergangenheit an – den Radfahrern sowie den Begleitpersonen wird sie als abenteuerliche und nicht alltägliche Expedition immer in Erinnerung bleiben!

OLYMPIA RADFERNFAHRT ZUERICH - ATHEN
 =====

Die Ersatzfahrt für Moskau würde folgendermassen aussehen.

16.	Juli	1.	Etappe	Zürich Rennbahn Oerlikon	- Tiefencastel		162	Km.
17.	"	2.	"	Tiefencastel	- Bergamo	I	189	"
18.	"	3.	"	Bergamo	- Treviso	I	226	"
19.	"	4.	"	Treviso	- Rijeka	J	213	"
20.	"	5	"	Rijeka *	- Zadar	J	225	"
21.	"	6	"	Zadar	- Makarska	J	224	"
22.	"	7	"	Makarska	- Kotor	J	232	"
23.	"	8	"	Kotor	- Shkodra	G	184	"
24.	"	9	"	Shkodra	- Elbasani	G	153	"
25	"	10	"	Elbasani	- Bitola	G	157	"
26	"	11	"	Bitola	- Larisa	G	246	"
27	"	12	"	Larisa	- Levadia	G	191	"
28	"	13	"	Levadia	- Athen	G	114	"
30. oder 31. Juli Rückflug ab Athen mit Swissair DC 9						Total	2516	"

Aenderungen vorbehalten. Etappenort ist nicht immer zugleich Uebernachtungsort.

* die 5. Etappe bis und mit 8. Etappe kann von angeschlagenen Fahrern mit dem Schiff bewältigt werden.

Topografisch ist diese Tour schwerer als die Moskau Fahrt, bietet jedoch Landschaftlich ungemein mehr und vor allem brauchen wir keine Visa.

Die Kosten liegen in der Grössenordnung wie nach Moskau also rund 1000,-Fr. Rückflug inbegriffen.

Vorgesehen sind 120 Fahrer 6 Begleitwagen mit 10 Begleitpersonen

Sollten sich viel mehr Interessenten finden wird die Möglichkeit eines zweiten Feldes in dieser Grössenordnung, das 24 Stunden nach dem ersten Feld starten würde, geprüft.

Nun hoffe ich, dass Ihr auch dieser Möglichkeit eine Chance einräumt und übermittle Ihnen die besten Sportler-Grüsse.

W. Haas