



S kolesom čez alpske prelaze

Po cestah od Falzarega do Stelvia

Besedilo: Matija Turk

Kolo nam je že kot otrokom predstavljalo okno v svet in nas z domačih ulic popeljalo na Ljubljanski grad, Rožnik in Golovec. Kolesarjenje okoli Centralnega masiva v Franciji, na katerega me je kot srednješolca vzel oče, mi je odkrilo zanimivosti popotniškega kolesarjenja, kot so spanje v šotoru, kuhanje na prostem, iskanje zavetja pred dežjem in najzanimivejše, spoznavanje novih krajev in ljudi.

Vrsto let sem vsako poletje mesec dni preživel na Cerkljanskem. Tisti čas mi je vedno predstavljal najlepši del

počitnic, predvsem zaradi družbe in popoldanskih športnih dejavnosti, ki smo jih vneto izvajali ob koncu delovnega dne. Posebej priljubljeno je zadnja leta postalo kolesarjenje. Legendaren je bil vzpon na Šebrelje, dolg le štiri kilometre, vendar strm in napet od začetka do konca. Večkrat na teden smo pred večerjo, ko je vročina popustila, na hitro skočili še tja gor. S prisluznim denarjem v žepu sem se naposled odločil, da svoje staro dirkalno kolo zamenjam s čim boljšim. Z novim gorskim kolesom so se začeli novi izleti. Kras, Banjšice, Trnovski

gozd, Beneška Slovenija in vsako leto znova vzpon na Šebrelje. Mikalo pa me je iti kam dlje, želel sem se podati na kolesarjenje čez dolomitske prelaze. Imena prelazov, kot so Fedaia, Pordoi, Sella, Gardena in Duran, so mi ostala v spominu, odkar se je nekoč na takšno kolesarjenje podal oče.

Prvič na pot

Takrat sem veliko hodil po hribih s Hinkom in na svoj prvi obisk Dolomitov sva se podala s kolesom med prvomajskimi prazniki leta 2004. Glavni cilj izleta je bil ogled jez



Estetsko speljane serpentine pod vrhom prelaza Stelvio Foto: Matija Turk

uporabil šele čez nekaj let. V Longarону sva si ogledala spominsko cerkev, posvečeno žrtvam katastrofe, in si na trgu ob hladni pijači privoščila zasluženi počitek. Prvotni cilj je bil dosežen in na mojo pobudo je sledil drugi del izleta, kolesarjenje proti visokim prelazom Dolomitov. Pod vročim majskim soncem sva se po dolini Val di Zoldo vzpenjala proti vznožju Civette in Monte Pelma, ki sva ju lahko občudovala le kratek čas. Pod prelazom Staulanza, 1773 m, so gore zagrnili oblaki, začel je padati rahel dež. Na vrhu prelaza sem postavil kolo ob cestno tablo, ob kateri se je dvigal visok snežni zamet. Opustila sva misel na nadaljnjo pot proti prelazu Falzarego in v dolini Cordevole zavila navzdol proti Bellunu. Z doseženim nisem bil preveč zadovoljen, saj se mi je prelaz Staulanza že zaradi tega, ker do takrat še nisem slišal zanj, zdel precej nepomemben.

Dolomitski prelazi

Vedno znova sem si ogledoval cestno karto Dolomitov in jo prebiral kot napet roman. Študiral sem poti, iskal povezave in izdelal načrt. Kljub ne ravno obetavni vremenski napovedi sem pri Trbižu naposled začel svojo veliko turo po Dolomitih, ki je zajemala vse najprestižnejše dolomitske prelaze. Hinko je medtem v enem zamahu sam prekolesaril celotne Alpe in sedaj je bilo na meni, da se, čeprav v manjši meri, izkažem. Ziljska dolina s svojo dolgočasno kolesarsko potjo je ostala za mano, prav tako temni oblaki, ki so se kopicili ob karnijskem grebenu.

Po deževni noči, ki sem jo preživel v blatnem kampu v dolini Drave, se je nebo razjasnilo. Pri San Candidu/

Innichen so se prikazale prve dolomitske ostrice. Sprehodil sem se skozi zgodovinsko mesto, ki je imelo s svojim benediktinskim samostanom v 8. stoletju pomembno vlogo pri pokristjanjevanju naših slovanskih prednikov. V Dobbiacu/Toblach sem zapustil široko in s prostranimi travniki prekrito Pustriško dolino/Val Pusteria/Pustertal ter pognal kolo po dolini Val di Landro proti Misurini. Med vožnjo me je spremljal pogled na Monte Cristallo in Piz Popeno. Za kratek čas se je na levi prikazal eden najprepoznavnejših dolomitskih prizorov, severne stene Treh Cin. Na Misurini, 1756 m, se svet razširi in odpre. V mirni gladini gorskega jezera, obkroženega s številnimi hoteli, se ogledujejo južna ostenja Treh Cin in širokopleči Sorapiss.

Med spustom v Cortino d' Ampezzo se je vreme v trenutku obrnilo. V mestnem parku sem poiskal zavetje pred dežjem in takoj, ko je prešel v rosenje, nadaljeval proti prelazu Falzarego, 2105 m, in dalje čez prelaz Valparola, 2192 m, se dolino Val Badia. Mokra cesta je povzročala preglavice motoristom in enega s težko nogo je vrglo iz ovinka. Kolesarji vsaj pri vožnji navzgor nimamo teh težav. Na prelazu Valparola so se oblaki začeli trgati in v blede večerni svetlobi se je prikazalo razbito ostenje gore Conturines, ki se dviguje nad Val Badio, deželo Ladincev. Med spustom v dolino se je začelo mračiti in moral sem pohiteti, da sem še pred trdo temo našel primerno mesto v gozdu, kjer sem si ob robu smučišča postavil ilegalno prenočišče.

Četrty dan popotovanja sem že zjutraj prispel na zadnji prelaz, ki sem ga imel v načrtu, Duran, 1613 m. Vstopil sem v kočo popit kavo, zadovoljen nad doseženim. Od tod sem ponovno zagledal Monte Pelmo, ki se je dvigoval nad prelazom Staulanza, kjer sva s Hinkom kolesarila pred

Vajont in mesteca Longarone. Tega je leta 1963 povsem opustošil uničujoč val, ki se je zaradi pobočnega zdrsa razlil čez jez. Pri Maniagu sva zavila v sotesko Val Cellina in tam odkrila staro, zapuščeno, z visoko ograjo zaprto cesto. Vsa posuta s kamenjem se je več kilometrov dolgo vila pod vratolomnimi stenami nad koriti reke Celline. Okolje je bilo nadvse divje in občutki tesnobni, še zlasti zato, ker je bila uporaba te ceste strogo prepovedana.

Voznik bagerja nama je le prijazno pomahal, ko sva naslednjega dne nekoliko prepozno zlezla iz šotora, postavljenega v peskokopu nad cesto pri kraju Barcis. Pred Cimolaisom sva prvič zagledala Monte Duranno in Cimo dei Preti. Pogled na ti dve najvišji gori Furlanskih Dolomitov me je tako prevzel, da sem nemudoma kupil planinsko karto. Prvič sem jo

Dirka po Italiji in alpski prelazi

Dirka po Italiji (Giro d' Italia) je poleg dirke po Franciji in španske Vuelte največji kolesarski spektakel na svetu, katerega najzanimivejši del so gorske etape. Prelaz Stelvio je najvišji prelaz, čez katerega je kdaj peljal Giro. V skoraj stoletni zgodovini je Giro ustvaril številne legende, med katerimi izstopa Angelo Fausto Coppi (1919–1960), vsestransko odlični kolesar, ki je v času pred drugo svetovno vojno in po njej na Giru zmagal petkrat. Prislужil si je vzdevek Il Campionissimo – šampion šampionov, imel pa je tudi svojo temno plat, jemanje poživil, ki takrat še niso bila prepovedana. Ne glede na to se vsako leto najvišji prelaz, preko katerega poteka Giro, njemu v spomin imenuje Cima Coppi. Največkrat si je ta naziv prislужil prelaz Pordoi, večkrat pa še Stelvio in Gavia.

Tragični junak Gira je Marco Pantani (1970–2004), ki se je izrazil v gorskih etapah. V nasprotju s Coppijem je jemanje nedovoljenih poživil zapečatilo njegovo kariero in posledično tudi življenje. Brez Pirata ali Slončka, kot so ga ljubkovalno imenovali, Giro ni več, kar je bil.



Levo: Punta Grohmann, Cinque Dita in Sassolungo nad prelazom Sella Foto: Matija Turk
Spodaj: Ortler s ceste na prelaz Stelvio Foto: Matija Turk



dvema letoma. Sedaj bi bil že čas, da si ga v tretje поблиže ogledam. Z mislijo na skorajšnje snidenje sem oddrvel navzdol proti že znani dolini Val di Zoldo in naprej po dolini Piave do železniške postaje v kraju Ponte nelle Alpi.

Stelvio, najvišji prelaz Vzhodnih Alp

Z Vasjo sem prvič odšel na kolesarjenje v Toskano in ga imel že drugi dan vrh glave, ker se je petkrat na dan ustavil na kapučinu in neprestano silil v gostilne. Kar ni presenetljivo, saj mož tehta krepko čez 120 kilogramov. Kmalu mi je postalo žal, da sem mu povedal o načrtovanem kolesarjenju čez prelaz Stelvio, saj me je vsakič, ko sva se srečala, obveščal, kdaj ima dopust in kdaj lahko gre. Naposled mi je uspelo, da sem odšel sam, a do Stelvia nisem prišel. Izlet sem načrtoval preveč velikopotezno in izbral napačne, preveč prometne in nevarne ceste. To me je izčrpalo, in še preden sem prišel do visokih prelazov, sem izkoristil poslabšanje vremena kot dobrodošel izgovor za umik in se v Trentu vkrcal na vlak za Gorico.

Naslednje leto sem z Vasjo opravil novo turo po dolomitskih prelazih. Čeprav so ga klaneci utrujali in je šel marsikje peš, je pokazal veliko volje in vztrajnosti, predvsem pa veselje do kolesarjenja. Meni je povsem ustrezalo, če sem ga na vrhu ali že vmes čakal celo uro, saj sem se medtem spočil in okrepčal. Njemu pa ne preveč, kajti komaj je prišel do mene, sem se že odpravil naprej. Ker je sedaj na dan spil le tri kapučine in se ni več ustavljal v

gostilnah, sem ga bil pripravljen vzeti s seboj na Stelvio.

Pravijo, da je prelaz Stelvio ob italijansko-švicarski meji za kolesarje to, kar je Mont Blanc za gornike. S svojimi 2758 metri je drugi najvišji cestni prelaz v Alpah, za 12 metrov ga prekaša le Col de l' Iseran v Franciji. Cesta čez Stelvio je bila ob svojem času gradbeni podvig brez primere. Zgrajena je bila v letih 1820–1825, da bi pospešili trgovski promet med deželama Lombardijo in Tirolsko. Graditelj ceste, inženir Carlo Donegani, ki je med drugim projektiral tudi cesto čez Ljubelj, je za svoje izjemno delo prejel viteški naziv. Na tirolski strani cesta premaga drugo polovico vzpona v zaporedju številnih dolgih serpentin, ki so njen glavni razpoznavni znak poleg izjemnih pogledov na ledeniške vrhove Ortlerjeve skupine. V dolžini 26 kilometrov se iz Prata na Tirolskem v 48 serpentinah dvigne 1800 metrov visoko, kar je zagotovilo za nepozabno kolesarsko doživetje.

Imela sva srečo, da je bil tisto dopoldne zaradi športne tekme iz smeri Bormia promet po cesti za motorna vozila zaprt. Na cesti smo kraljevali kolesarji. Nekateri so se čudili mojim velikim potovalnim torbam in me spraševali, koliko tehtajo. Ker jih nikoli nisem stehal, tudi nisem vedel odgovora. Vem samo, da me med vožnjo v klanec ne ovirajo. Ko so mimo prisdredeli prvi motoristi, sva bila že tik pod vrhom. Ponosno so se s svojimi jeklenimi konjički in zajetnimi trebuhii fotografirali ob tabli, ki označuje najvišjo točko prelaza. Verjamem, da se takšen prizor mnogim

kolesarjem zdi patetičen. V vsesplošni gneči motoristov, kolesarjev in tekačev sva pozabila na to obredno fotografiranje ob tabli. Zato pa sva kupila majhni spominski nalepki, ki sva ju ponosno nalepila na kolo, in se spustila navzdol proti Bormiu. Preko Švice, čez prelaza Bernina, 2330 m, in Ofenpass, 2149 m, sva se vrnila do izhodišča v Pratu.

Nočno kolesarjenje

Pot z avtomobilom do izhodišča je dolga in vedno polna zanimivosti, pa tudi gostinskih lokalov, zato se zgodi, da zaradi številnih postankov tja prispeva pozno. Iz kraja Ponte di Legno sva z Vasjo proti prelazu Gavia, 2652 m, krenila pozno popoldne. Kolo je vztrajno nabiralo kilometre, naklon je bil ravno pravšnji, da sem vozil hitro. Za sabo sva pustila zadnje vasi. Ulil se je dež, lahko bi zavila v gozd in postavila šotor. Zatekla sva se pod smreko, dež je ponehal in odšla sva naprej. Začelo se je mračiti, s ceste se je odcepil kolovoz, kjer je bilo za ovinkom zagotovo primerno mesto za prenočevanje. Kolesarila sva dalje. Že tako redek promet je povsem usahnil. Cesta je postala ožja in začele so se dolge, elegantne serpentine. Ozračje je bilo sveže in tudi sam sem se počutil svežega. Užival sem v vrtenju pedal, čutil sem drobljenje kilometrov pod nogami. Predstavljal sem si, da vozim motor. Pred ovinki sem pospešil in jih zvozil na polno. Otroška želja po motorju je še vedno živa. Bavarski enduro bo moj, ko bom star, debel in len. Zaslužil si ga bom, ko bom s kolesom prevozil vse alpske prelaze.

Cesta je bila vsekana v strmo pobočje in že dolgo ni bilo nikjer videti ravnega prostora. Bila sva nad gozdno mejo, blizu 2400 metrov visoko. Postajalo je vse hladneje in tako nama ni preostalo drugega, kot da postaviva šotor na prvi uravnavi, ki sva jo našla na notranji strani cestnega ovinka. Za ta dan sva opravila dovolj, jutri bova v pol ure pri koči na vrhu prelaza, kjer bova spila prvi kapučino. Vasja je nekje z dna svojih bisag, napolnjenih predvsem s proviantom, izvlekel steklenico krepčilnega borovničevca. V spokojni noči so v daljavi v svetlobi lune in zvezd odsevali ledeniki Adamella.

Prelaz Manghen

Dolina Val Sugana, po kateri teče živahna Brenta, je dolga in široka, obdana z mogočnimi stenami. Ob njenem izteku na stiku Padske nižine in alpskega predgorja leži prijetno mesto Bassano del Grappa s starim mestnim jedrom in velikim parkom pod njim. Hvaležna točka za daljši postanek na poti h goram. Iz doline,

Sass Maor (levo) in Cima della Madonna v dolomitski skupini Pale Foto: Matija Turk



po kateri poteka hitra cesta proti Trentu, se pri kraju Borgo Valsugana odcepi cesta, ki preko prelaza Manghen, 2042 m, preseka gorsko skupino Lagorai. Ta prelaz sva morala prevoziti, da sva prišla v dolino Val di Fiemme, ki je predstavljala vrata do še zadnjih velikih prelazov Dolomitov. Soglasno sva prišla do sklepa, da je prelaz Manghen eden boljših, ki sva jih prevozila, zato sva turo priredila tako, da sva ga ob povratku prevozila še iz nasprotne smeri. Pri prvem vzponu sva bila na cesti sama, saj sva začela kolesariti zvečer in vožnjo podaljšala še nekoliko v noč. Z iskanjem mesta za prenočevanje se nisva obremenjevala. Ko sva ob cesti naletela na nekoliko odmaknjen piknik prostor s klopcami in mizo, sva se toplo oblekla in lačna odprla vsak svojo konzervo. Za poobede pa sva si tokrat postregla s teranovim likerjem.

Ob povratku je bil promet čez prelaz sila živahen. Kolesarji v pisanih dresih so se zaganjali in navijali v klanec. V nekaj letih intenzivnega kolesarjenja je Vasja pridobil precej kondicije in prav nič ni izgubil teže, torej si je lahko privoščil posebno obliko zabave. Kolesarjenje

je končno šport, bistvo športa pa je tekmovalnost. Zato vsak kolesar, ki pred seboj zagleda drugega, napne vse moči, da bi ga prehiteł. Ko je Vasja opazil za svojim hrbtom zasledovalce, prepričane, da imajo pred seboj lahek plen, jim je pustil, da so ga začeli prehitevati, potem pa pospešil in jih z dolgim nosom pustil daleč za seboj. Ob presenečenih pogledih rekreativnih kolesarjev v pisanih dresih pa sva se zabavala oba, ko sva jih v klanec prehitevala s svojima otovorjenima kolesoma.

Vsak vzpon je nagrajen s spustom. S prelaza Manghen traja 23 kilometrov. Dolgi ravni odseki med posameznimi serpentinami omogočajo postavljanje hitrostnih rekordov. Sam se med spustom raje predajam razgledom, a pokrajinsko se Manghen ne more kosati z Gavio ali Stelviom, kjer imaš visoke gore na dlani. Zato pa se pri kolesarjenju čezenj dodobra naučijesh vonja smrekovih in macesnovih gozdov, in če jutraj dolgo spiš, tudi vsakršnih izpušnih plinov.

Svoboda kolesarjenja

"Če ne bi imel kolesa, sploh ne vem, kaj bi počel," mi je nekoč dejal Vasja. "Verjetno bi zapravljaj čas in denar po lokalih," sem mu v šali odgovoril. Sam imam poleg kolesa še gore. Ko kolesarim pod njimi, si jih ogledujem, spoznavam in jih nekoč obiščem. Včasih je obratno. Ko sva pri vzponu na Stelvio prespala pod cesto ob nekem čebelnjaku, sem jutraj pogledal iz šotora in zagledal majhne, vzpenjajoče se pike visoko zgoraj na bleščečem Ortlerjevem ledeniku. Leto pred tem sem bil ena izmed teh pik tudi sam.

Kolesarjenje pod gorami mi je všeč, ker mi daje neizmeren občutek svobode, povezane z brezskrbnostjo, ki je v gorah nismo deležni. Na kolesu se ne obremenjuješ z vremenom in časom, ko se začne spuščati mrak, poiščeš primeren prostor, razviješ šotor ter poješ in popiješ tisto, česar še nisi. Naslednji dan odrineš navsezgodaj, se opoldne, ko pritisne vročina, ustaviš, na soncu razgrneš vlažen šotor, ti pa v senci dremlješ, opazuješ oblake in se prepustiš toku misli. Kolo ne onesnažuje in ne povzroča hrupa. Na cilj te pripelje zato, ker vložiš vanj svoj trud, svojo moč, voljo in vztrajnost. Lahko voziš počasi ali pa v trenutku pospešiš, da občutiš hitrost in šumenje vetra okoli ušes. Ko kolesarim pod gorami, si pravim: "Moje kolo, moja svoboda." ●