

Turen

– om en cykeltur og alt det, den kom til at indeholde...

© 2008 Per Kæstel

Udfordringen

Det var omkring år 2000 – jeg sad som økonomimand – i kernen af det københavnske skatermiljø. Her fik man historier om forskellige former for sportslig udfoldelse... halsbrækkende stunts nedad trapper og gelændere, flænsede albuer ... 17 meter udspring fra den gamle kran på Nakskov havn – og så den om Skater-Allans far, der i en alder af 50 år kørte op på Alpe d'Huez; det var trods alt også en slags sportspræstation.

Sådan har det hængt i tankerne i nogle år; der har været så meget andet. Så har jeg stået i cykellære hos **D**, og har hos hende høstet den største erfaring med cykling. – Efter en Ritter Classic på 118 km, en Sjælland på Tværs på 187 km og nogle småbjerge på Mallorca, blev tiden moden til at sætte sig et mål – af en vis højde. Tanken om Alpe d'Huez begyndte at spire.

Fra mit arbejde i Frankrig i slutningen af 70'erne og senere ophold havde jeg en grovskitse til en tur. Starte i Nice, køre nordover mod Briançon og så via Grenoble på tværs mod Rhône-dalen med en lille afstikker over til nogle venner i Ardèche – og så ellers retur til Nice. 894 kilometer på 10 dage inklusive 2 dages hvil. Fra tanke så til handling. Den klarer man på www.krak.dk, Europaplan... – måler ruten op i passende størrelser, sætter en dato for afgang, bestiller fly over nettet... 3 timers planlægning i alt.

Så er det af sted

Jeg nærer stor respekt for dem, der er klar i god tid med det hele, uden at de dog er begyndt at pakke 3 uger før. Det er noget med at få tag i de handlingskæder, som man er en del af. Men så er der f.eks. bogbinderen: Hvad kan han gøre for ikke at få skylden for den sene udgivelse af et værk, fordi forfatteren ikke kan få skrevet færdig? – Eller er man så en del af et projekt i en virksomhed uden at kunne gøre sig til herre over alle dele af den samlede proces, kan det godt blive lidt småt med søvnen den sidste nat før afgang.

De sidste filer med rapportering i forbindelse med en virksomhedsoverdragelse går af sted her klokken 06:10. Det er så de første 24 timer uden søvn. Forude venter yderligere en 14-15 stykker. Jeg glemmer kun to ting under pakningen kl. ca. 06:45: Badebukser og oplader til det nye kamera. Mobiltelefonen skal nu udgøre en fotografisk erstatning.

Når man så har bestilt en taxa til lufthavnen, – og den ikke kommer, må jeg indrømme, at den trafikale side af den københavnske myldretid udgør et element af spænding. Jeg ved godt, at man ikke skal klistre sig opad kofangeren på den, der kører foran, at busbanerne i Torvegade på Christianshavn er reserveret til busser, og at man kun må køre 30 km i timen på den omkørsel, der er lagt et godt stykke ude ad Amager Strandvej. Det er også derfor, at jeg skal prøve noget nyt: En hastig mellemlanding på 15 minutters parkeringen. Så check in – også cyklen. Derefter hurtigt ud igen ad svingdøren for at køre om til nærparkering P8... vel vidende, at der venter en monstrøs ”huslejeregning” ved hjemkomsten. Jeg overvejer alternativet: 10 parkeringsbøder, en kranbil, plus det løse. – Det er bare ikke sundt det her. Gør man det ofte, bliver livet helt sikkert kort.

Turens første del i Grands Alpes



1. dag – den 16. september:

Dagens planlagte etape i Grands Alpes:

Nice – Utelle – Saint-Sauveur-de-Tinée – Isola – Saint-Etienne-de-Tinée:

92 km

Sådan blev det:

Nice – Utelle – Saint-Sauveur-de-Tinée – Isola: 77 km

Sol og cirka 24 grader i det azurblå Nice; Jeg kikker ud ad flyets vindue. Så er det, jeg spørger mig selv, hvilken form for sindssyge, jeg er blevet ramt af: At bevæge sig væk fra dette hav af lys og varme opad mod de rå bjerge, hvis højde jeg ikke har styr på – skal det vise sig! – 1½ times søvn i flyet kunne sagtens finde sin fortsættelse på en liggestol nedenfor det brede fortov ved Promenade des Anglais. Men nu har jeg jo så glemt badebukserne...

Og når så cyklen alligevel kommer næsten helskindet ud på bagagebåndet sammen med alt for megen bagage (som sædvanlig!) – ca. 27 kg, – er vejen uigenkaldeligt banet: Efter lidt småreparation klædes om til 1. etape. Jeg ved, at terrænet stiger langsomt det første stykke. Derefter starter det ukendte.

På cykel gælder det om ikke at køre unødige kilometer. Jeg skal hurtigst muligt ud af Nice og finde vejen nordpå op langs floden Var i retning mod byerne Digne og Gap. Der er noget med bakker hernede i Alperne. I geografi lærte vi, at for hver 200 meter stigning falder temperaturen 1 grad Celcius. – Og her i Alperne med korrektion for lokale vindforhold. Så det er godt at have husket det varme tøj.

Der er så mange, som har en gud, og som mener, at deres gud skal være min gud; men jeg lever jo i en privilegeret verden, hvor valget af gud eller guder kan

være praktisk orienteret. Det er ud fra denne religiøse stilling – med respekt for de andres, – at jeg sender mine bønner til de guder, som styrer vejret. – Der er ingen tvivl om, at det er afgørende på denne tid af året i Grands Alpes, at man har dem med sig.

Der er en del trafik her på D6202, som går nordover. Jeg skal vænne mig til lyd og lufttryk fra de tunge køretøjer. Spørgsmålet om risiko skal placeres på rette sted, så en eventuel frygt bliver omdannet til praktiske forholdsregler i rollen som cyklist. Franskmændene er – det må jeg vel godt sige uden at blive anklaget for racisme – generelt dygtige, hensynsfulde bilister i forhold til cyklister.

Ved afkørselen ad D2205 tynder det ud i trafikken og alpelandets stigning begynder. Der kommer en rytme. Med kliksko på pedalerne maler jeg støt og roligt opad. Tætheden i trafikken falder, og lyden fra biler erstattes af 3 forskellige tonearter, hvoraf jeg kan genkende de 2: Græshopper og cikader, den tredje gnidrende sang kender jeg ikke, den er lidt mere rå i det. Det kildrer lidt nedad ryggen, når den rammer øret og går ind i blodets stigende puls tværs igennem hovedet hen over hjernebarken under cykelhjelm. Underlig fornemmelse.

Blikket rettes af og til mod skiltningen. Det er formentlig typisk for latiniseret skiltning, at man nogle gange kan blive i tvivl om at være på rette vej. Ideen er vist, at man bare skal fortsætte lige ud, indtil man får andet at vide. Skilte med Saint-Etienne-de-Tinée bliver et langt stykke erstattet af Saint-Sauveur-de-Tinée, også på et tidspunkt, hvor vejen skiller afgørende; – de har nok skiftet navn...? Intet kort, ikke tid til at standse for at se på Krak-udskriften. Det fortsætter bare. Det føles jo alligevel rigtigt.

Da jeg efter at have passeret Saint-Sauveur ser, at jeg fortsat er på rette vej, men at der endnu er langt til Saint-Etienne, er det ved at blive aften. Jeg krydser, – for vejrguderne ved hvilken gang, – atter floden Tinée og er pludselig opmærksom på, hvor meget flodbrus, der har hængt ved mine øren dagen igennem op ad denne Alpestrækning.

Med 1½ times søvn i de sidste 35 timer er det tid til at tage en beslutning. Jeg korter 15 km af etappen og gør holdt i Isola. Lille smuk by med 2 ældre hoteller i hovedgaden, hvoraf det ene er lukket. Udenfor det andet hotel er man fra varebiler med østrigske nummerplader ved at parkere og læsse af. Jeg tænker, at de nok har bestilt værelse i forvejen. På den lille ”fortovs-café-forhøjning” foran Hotel de la France sidder en, som ligner en, der hedder Dominique – og ryger. Han ligner, fordi den anden Dominique, som jeg arbejdede sammen med for 30 år siden også havde en tendens til at spidse sine fyldige, mørklødede læber, som om han ville udtrykke det danske ord ”måske” i legen med røgen fra cigaretten. I indgangspartiet står Madame på omkring de 65. Hun ser i særdeleshed ud, som om hun ejer stedet, understreget af en solid, urokkelig fylde. I stedet for, hvad man skulle tro, at hun nu vil afsynge den franske nationalhymne, meddeler hun kort: ”Alt optaget!”. – Ordene falder skarpt, som udløses de i en guillotine.

Så skal der alligevel findes kræfter til de sidste kilometer til Saint-Etienne. Her fire husnumre ved siden af i den lokale købmandsbutik tankes op med bananer, æbler og pærer, vand og chokolade. Men så kommer ham, der ligner Dominique, ind i butikken og meddeler, at der alligevel er et værelse...

På dette hotel, som er blevet mit cykelhjem, hjælper ”Dominique” til på sin egen facon her under indtagelsen af aftenens halvpension. Der bliver serveret for de østrigske cykelentusiaster. Nogle af den har kroppe formet af cykelsport i stil med 70’ernes OL-gymnast Olga Korbut indenfor hendes disciplin. De har nok cyklet en stor del af livet eller stået på ski forinden da. Bjergene har de til fælles med franskmændene, fordi vi er i Grands Alpes... men serveringen grænser til det uforskammede, – hvis man altså ikke lige fanger humoren, som konstant ulmer i og omkring den såkaldte Dominique. – Østrigerne ler her indbyrdes mellem serveringerne indenfor deres egen selskabelighed under denne sprogekulturelle nærkamp.

Jeg har taget en bog med til bords.

2. dag – den 17. september

Dagens planlagte etape:

Saint-Etienne-de-Tinée – Saint-Dalmas-le-Selvage – Col de la Bonette
Restefond – Jausiers – Saint-Paul-sur-Ubaye – Col de Vars – Sainte-Marie-de-
Vars – Guillestre – Briançon: 118 km

Sådan blev det:

Isola – Saint-Etienne-de-Tinée – Saint-Dalmas-le-Selvage – Col de la Bonette
Restefond – Jausiers – Saint-Paul-sur-Ubaye – Col de Vars – Sainte-Marie-de-
Vars: 93 km

Morgen

Jeg klapper skodderne op og ser ud over den nedre del af landsbyen Isola. Det er en af disse morgener, hvor krop og sjæl for længst er sat i det rette gear af barometerstand og målsætninger for dagen.

Som meddelt i går aftes serveres morgenmad fra 07:30 til 08:30, og det er her, man opdager, at krigen i Europa ikke er forbi. De veltrimmede østrigere kommer en og to ad gangen dryssende ind i hotellets "cafe-bar-reception". De har været ude at sonde. "Gute Morgen" bliver overhørt af alle - inklusive mig; for jeg følger Madames gemyt. Det rettes efter en lille kunstpause høfligt af østrigere til "bonjour". Det hjælper. Madames uddeling af morgenkaffe fra baren er i gang og udgør et militaristisk skue. Østrigere går en for alle og alle for en forbi mig op mod restauranten, hvor der er rigtigt nok er dækket op til dem. Men de bliver kaldt tilbage hver eneste en med et: "Ici, Monsieur!", der understreges med en finger, som peger ned mod et meget bestemt sted ved baren, hvor man skal træde an.

Jeg er fra første færd i denne morgen blevet placeret her nede i indgangspartiet, som udgør et typisk fransk barmiljø så skrabet, som det kan være i form af et samlet opbud af afstemt, brunnanceret, nedslidt patina. – Men på en måde er det alligevel hyggeligt.

Efter morgenparaden med østrigere, har Madame sat sig med avisen Nice Matin, en kop kaffe og en croissant ved et bord foran baren. Så er det, at jeg spørger til vejret. Hun kikker op over brillerne. Blikket er sigende; Skal hun nu forstyrres? Vejret kender hun ikke noget til, men... – nåh, alligevel, lad os nu se. Avisen vendes. Jo, jo højtrykket forsætter over egnen. Og hun skal pludselig også lige ud at se, om der stadig er lidt sne oppe på bjergtoppen, jo for det sneede deroppe forleden dag... Tilbage til avisen. Uha, disse aktier! Credit Agricole er faldet igen, hvor mon det skal ende? – Jeg kan høre, at hun ikke er fra egnen, så derfor må jeg have at vide, hvordan hun er endt her, som hotelejer. Madame fortæller: I midten af firserne havde præsident Mitterand taget beslutning om, at fabrikation af militært materiel i Libyen skulle ophøre. Hun stammer fra Lyon, som jeg kender godt: "Åh, ja – en dejlig by ved floden..." "Floderne!!" Retter Madame straks: "Saône og Rhône". Nåh, ja, ja... Man skal vel sidde i en Mirage-jæger for at se dem begge på samme tid... Hendes mand, der døde for 5 år siden, blev tilbudt en favorabel fratrædelsesordning dengang i 80'erne, og da arbejdsløsheden i Frankrig på det tidspunkt var høj, fandtes ingen

anden løsning, end at blive selvstændig. Så det endte med, at de købte dette lille hotel i Isola.

Her til morgen talte hun med en herre, der kom fordi, om denne Col de la Bonette Restefond. Skal jeg så op over den? ”Ja, med mindre De da vil køre over Digne. Det er lidt længere”. Og hvor højt? – Tja – 2.802 meter over havet!

Vi sidder i øjeblikket i Isola, der ligger i 850 meter over havet. Hvor meget fylder 100 millioner i hundredkronesedler? – Hvordan tænker man sig 2 kilometer op i luften? Det var så den første bakke, jeg glemte at tage i betragtning, da kilometerne blev målt ud.

Jeg takker Madame for snakken. Udenfor er der blå morgenhimmel og 6,5 grader Celcius. Det var godt at få sovet. Først skal jeg lige til Saint-Etienne-de-Tinée ad de 15 km, som manglede i går.



Mine østrigske cykelkollegaer lægger udstyr af og sætter bagage ind. Jeg tænker vi skal samme vej. De uden bagage. Men jeg ser jo også nogle løbe ture med vægte om livet, så det kan vel også forsvares, at jeg gør mine 27 kilo fast på dette stykke jernmuldyr.

Det starter bare med, at man sætter sig op og mærker, om bagdelen har det godt i de cykelbukser, som er særligt udvalgt til denne etape. Jeg har hele 3 forskellige par med, hvoraf det skal vise sig, at det ene par – det dyreste – langt overgår de to andre. Det er ikke altid, at prisen er ét med kvaliteten, men her er det blevet et faktum.



Benene er lidt stive efter gårsdagens 77 km, men når bare man får startet med lette tråd i lavt gear, bliver knæene varme, og resten af kroppen følger med. Åndedrættet finder en rytme.

Et træk ved bjergkørsel er, – når det går opad, – at man indenfor rammerne af anstrengelse og rytme, kan gøre sig en række tanker om både nært og fjernt. I nuet relateres det fjerne til udsigter og store vidder, og det nære består i, at man ser græshopper passere forbi under hjulet eller bemærker forskellige stenarter eller beplantning i kanten af vejen. Det første element – af flere – er vejens hældning udtrykt som stigningen i procent. Fra Isola op til Col de la Bonette ligger procenterne, som de angives langs vejen fra 3 % til 8 % med hovedparten, som jeg erindrer det på 6,5 % til 7,5 %. Med den givne form og det givne udstyr ligger hastigheden på 5,5 til 17 km i timen. Det andet element er vejens leje igennem terrænet. Jeg tror, at det mindst dræbende er hårnålesving, som ligger regelmæssigt med korte strækninger mellem svingene. Så er der de strækninger, som giver en lille variation i kørslen ved, at de slanger sig opad bjergskrånningen i lette sving. Den ultimative dræber er det lange lige stræk, der går som en pil op mod den halve himmel uden at nå den. Man befinder sig i en konstant kamp om herredømmet i det indre. Det bedste våben er her evnen til at være tålmodig og at opdele strækningen i overskuelige bidder. Når det er hårdest er bidden ikke større end et taktfast, enkelt tråd.

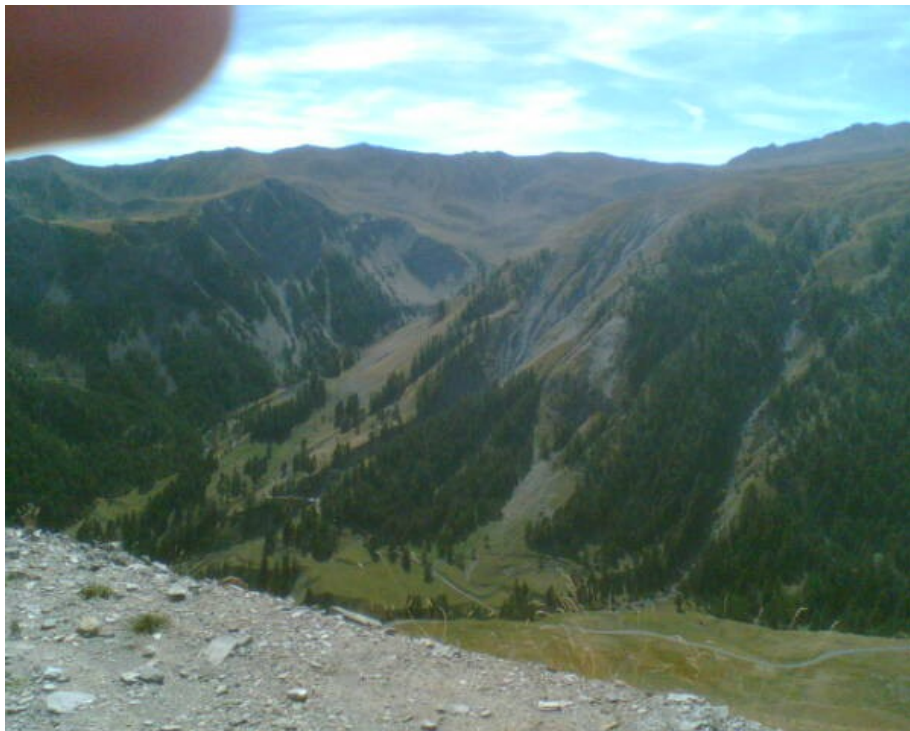
Det tredje element er vejret og især vinden. Jeg takker derfor vejrguderne for den lette brise fra syd, som har fulgt mig sammen med solen siden Nice.

Jeg takker også bjergguderne, der sender det reneste kildevand ned passende steder, så man blot skal klatre ganske lidt for at få flasken fyldt.

Det skal ikke vare længe efter Saint-Etienne-de-Tinée før jeg sander forskellen på bjerge i almindelighed og så Grands Alpes. Det er nu, jeg begynder at mærke kampen med det ukendte. Stigningerne og kroppens ressourcer i forhold til disse skal nu for alvor måles ud.



Nedefra kan jeg nu og da se høje bjergtinder med sne på; de synes at ligge uopnåeligt højt.



Enkelte gange rammes man af en forpligtelse til at gøre holdt. Det er så storslået. Som jeg står og suger dette bjergparti ind på nethinden, kan jeg ikke tro andet end, at det er fra dette punkt, at kunstneren J.F. Willumsen har sit kendte Alpeparti. Vi mangler kun kvinden med vandrerstokken.



Jeg ved jo nu, at jeg skal op på efter skiltene at dømme det højest beliggende ”et eller andet” i Europa. Bjergpas... Asfalteret vej...? Der, hvor gederne ikke gider at gå længere – og skal bæres det sidste stykke? – Så det kan ikke overraske, at jeg efter timers tålmodig opstigning befinder mig oppe i et niveau, hvor jeg kan se sneklædte toppe lige i øjnene.

Her oppe i det golde område er der nogle steder en vis hørm fra noget gråligt slam. Under det er udspændt nogle net over en spæd nyplantning. Jeg antager, at der er tale om gødning. Men det lugter animalsk, og der er meget af det. Jeg tænker på, hvordan det nu skal gå med mine klare kildevæld længere nede i dalen, når regnskyl og optøningen af den senere faldne sne sætter ind i foråret.

La Bonette

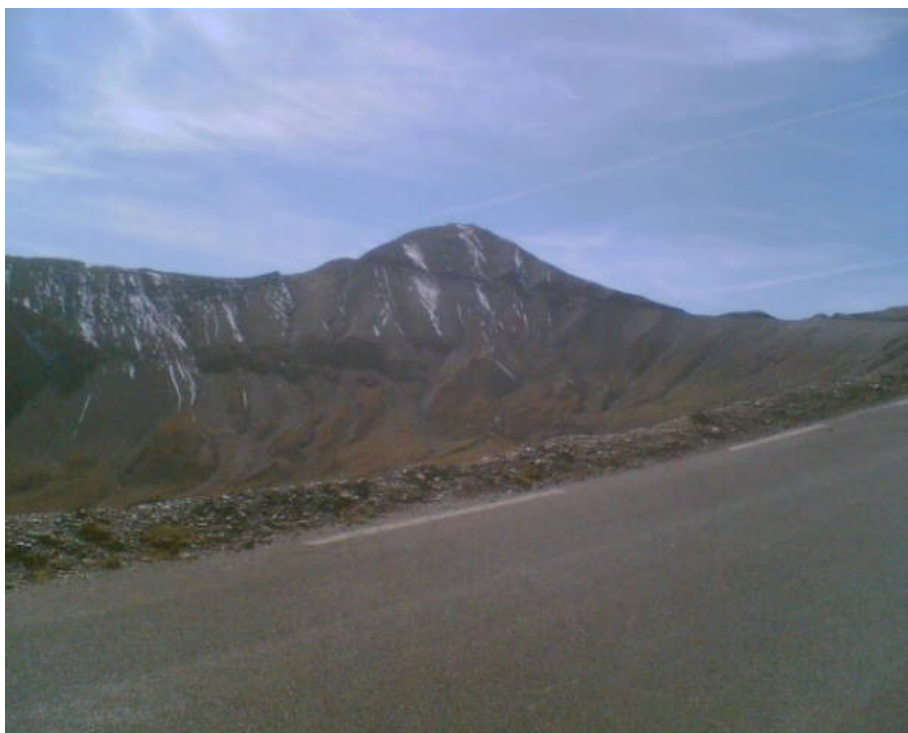
Jeg har jo valgt at tage denne cykeltur alene – af forskellige årsager – blandt andre den, at størrelsen til krav og strabadser er ukendt. Hvad kan man selv klare? Hvad kan eventuelle medcyklister klare? Man skal i givet fald kende hinandens grænser godt, hvis man skal cykle sammen. – Ved brug af megen fantasi kan denne opstigning blive til en fornøjelsestur. Underholdningen består i de mange momenter af overvindelse. Efterhånden, som landskabet ændrer karakter i retning af en mere rå og afklædt bjergnatur uden træer, bliver dette ridt opad også ensomt. Skilte og nogle steder hvidmalede stensokler langs vejen opad angiver med mellemrum resterende kilometer til bjergpasset, – og den forestående stigning i procent. Luften synes tyndere, og jeg skal til at økonomisere med vejtrækningen. Jeg ved bare ikke, hvad der er rigtigt, så jeg forsøger blot intuitivt at fastholde en rytme også i åndedrættet. For hver 2 kilometer gøres nu et ophold på 2-3 minutter. Måske kan det hjælpe på tilpasningen til højden... jeg aner det ikke. Genetisk hænger der vist nok også en flig af astma, så der kan være flere ting i spil.



På denne strækning kommer jeg igennem en klynge af bygninger, der spøgelsesagtigt ligger i ruiner. Underligt, hvad sådant et byggeri – nu meget af det uden tag og vinduer – skal tjene til i al denne goldhed. Det vil ikke være overraskende om jeg i det næste vindueshul gennem en bygning ude i lyset kan se Charles Bronsons koldblodige blik til lyden af en mundharmonikas advarende, halvskæve gråtone. Jeg snitter lige her grænsen til Italien og formentlig det, som har udgjort noget stationært ved en af de røde streger på vor barndoms kort over det nationaliserede Europa.

Jeg er lige steget på cyklen igen, da mobilen ringer. Det er KP, som undskylder meget, men der er lige et par spørgsmål til nogle tal. Denne telefonforbindelse har en snert af surrealisme, som når Shu-bi-duas vækkeur ringer midt på Alpetop. Forbindelsen er dårlig, men det er faktisk helt rart at høre fra et andet levende menneske midt i dette granitære univers. Ingen tvivl om, at man er klar i tankerne efter den megen motion timerne forinden, så vi kører godt af sted på hukommelsen, for den bærbare er efterladt i sikret tilstand i DK; dette pedaliserede transportmiddel er ikke udstyret med støddæmpere.

Kort efter denne lille arbejdspause bliver intervallet nedsat til 1 km. Bare ganske korte pauser på 1 minut, ikke mindst for at få lidt ro i bagdelen.



6-7 km forude ligger La Bonette, som en stor Sarah Bernard-kage med lidt uhørt drys i form af den første sne. Fantaster har skåret en retlinet bjergvej de sidste 500 meter op mod toppen.

Nedenfor den sidste top af kagen ligger en parkeringsplads. Der er jeg nået til nu. Den udgør til højre en letkøbt før tids nedstigning mod Jausiers. Et busselskab har åbnet dørene for passagererne. De strømmer ud og bliver til fodgængere. De kan nok høre de nedadkommende motorcykler fra toppen, men de hører ikke en cykel; for den kommer uden lyd. Cyklister hører derimod på lang afstand – og i god tid – alt motoriseret. Enkelte bilister favner ikke dette i deres trafikale empati, så fra dem kommer der så et dyt, fordi de gerne vil sikre sig, at man er opmærksom på deres passage bagfra. – Vinker man en bilist frem i et skarpt sving stigende mod højre, hvor man selv får frit udsyn først, får man også et lille dyt og måske et vink som tak.

Men lige nu er vi oppe i de store vidder, og det går langsomt, da jeg nærmer mig. Jeg har kort forinden mødt ham med gederne, der godt gad gå selv, og som på ingen måde kom i konflikt med mit forhjul. – Nu nærmer jeg mig menneskeflokkene.

Begrebet ”risiko for kollision” vil være en vild overdrivelse. For det går meget langsomt for mig her. Problemet er nærmere, at de ressourcer, som skal drive pedalerne rundt, er ved at være i bund. Selv små forhindringer bliver til mastodonter, som for enhver pris skal holdes af banen. Med den tynde luft pibende ind og ud ad halsen, er der ingen tvivl om, at jeg nu må mobilisere et ”Attention!!!” – Så vågner den meget elegant klædte, pensionerede kvinde, der er ved at vade lige ud foran mig. Lidt længere oppe i den videre kamp blandt de frivogne turister, kan en anden – lige så elegant medbussist – meddele mig op i midt forpustede, åbne ansigt, der helt ud i randen af enhver celle i huden arbejder på at overleve: ”Det stiger meget her det sidste stykke, min herre..!” Ja, og så siger vi tak for kaffe...! – Det er her, jeg må sande, at være et meget lille menneske i forhold til de Tour de France-ryttere, der med en meget højere

hastighed kan køre opad i et væld af rygklappere med råb og flag hvislende om ørene. Min fattige devise i det indre er: "Gå så væk for helvede!!!"

Men give fortabt, her 500 meter før, når man nu også er blevet lidt irriteret ... Nej!! Jeg skal vise dem. Nu er det bare dette sidste stykke, som stiger 8 %. Det stod på det sidste skilt. Jeg synes at mærke bussisternes skeptiske nemesisblik i nakken, for de kan se mig hele vejen op... "han klarer den helt sikkert ikke, ham skriughalsen"... Jeg må for første og sidste gang under min tur bruge "tværkørsel", men motorcykler, som nu er på vej nedad, forhindrer mig i yderligere at bruge denne aflastning. Der er nu kun en vej, og det er lige opad. Men jeg er glad for, at køre i højre side af vejen ind mod bjergsiden, for dette bjergridt har i sig også en lille kamp med højdeskrækken. Så runder vejen det allersidste stykke mod toppen. Det stærke lys markerer en befrielse. – Der er bare lidt længere end forventet. Måske er det den om bjørnen og skindet... – Jeg må klikke ud og stå af for at få vejret. Havde alligevel givet den for meget gas lidt længere nede, "for at vise dem...". Har tilsidesat den gode, gyldne regel om, at man skal følge sin egen rytme... Men jeg går ikke, for jeg er på cykeltur! Jeg venter på, at have fået vejret, bare 1 minut. Og så op igen – de sidste 100 meter. Nu går det som en leg. Jeg bliver klappet i mål af nogle motorcyklister. Jeg er højt oppe både geografisk og mentalt.



Cykel med oppakning på Col de la Bonette i 2802 meter. Man kan gå de sidste ca. 100 meter helt op til bjergspidsen og se hele raden rundt. Det bliver en anden gang.

Nedkørsel

Høj af luften, høj af højderne, høj af alt. – Jeg er så småt begyndt at tænke på nedturen mod Jausiers. Vejrguderne er stadig med mig, men det er nu tid til lange bukser og en overtrækstrøje. Det er også tid til at tænke på, hvad der skal til af koncentration for at komme ned. Efter en forsigtig opstart på nedturen slipper jeg kræfterne løs. Lidt forude er en bus i gang med en tilsvarende nedstigning. Jeg håber på, at den kører stærkere end jeg. – Men allerede efter et par kilometer og nogle hårnålesving hober det sig op bag bussen: En personbil, en motorcyklist, jeg på cykel og bagved mig endnu en motorcykel. Vejens bredde siger mig, at personbilen er helt fortabt. Jeg vinker motorcyklen bag mig frem mod det næste sving og får et anerkendende nik... jeg må jo nok også erkende styrkeforskellen... De to motorcyklister slipper udenom bussen, og jeg slipper udenom personbilen, og gør mig klar til det næste sving.

Min generelle holdning til større køretøjer er, at cyklisten til enhver tid skal vige. Alt andet er livsfarligt, men når man nu har ligget og nullet bag en bus, der kryber rundt i svingene, så er det vel også passende, at give den baghjul, selvom det er et af de tynde. Men det er vel også passende, at den, der overhaler, ikke efterfølgende udgør en bremse.

Ved udgangen af svinget har jeg øjenkontakt med chaufføren i det store sidespejl. Der er en attitude over slipseknuden: Jamen, så prøv da, hvis du ellers tør. Jeg træder til – og fornemmer, at han holder farten lidt, måske en lille smule gas, men han kan se, at min acceleration er tilpas, – og så får jeg lov. Han er en af de erfarne, som bringer mange mennesker sikkert omkring.

– Der skal være tiltro til bremses og håb om, at et dæk ikke slår ”godnatskidden” her på siden af og lige foran bussen. Farten når op på lidt over 56 km i timen. Der bliver snart ro i det øren, som er rettet bagud. Beslutningens rigtighed er endeligt asfalteret. I et langt ridt går det hastigt ned mod Jausiers. Solen er på. Kontrasten til den lange opstigning er intet mindre end et vildt sus af et eventyr, som ender godt. Sikken et ridt. Ved ankomsten til gågaden kan jeg hilse på nogle af de motorcyklister, som jeg mødte på toppen af La Bonette.

Så sidder man her i en varm og mild sol. Der er ingen vind, som piber om ørene. Her er hvilefuld stilhed. Det er blevet tid til en sandwich og at flå overtøjet af. Det skal nu overvejes, om kræfterne overhovedet rækker til Col de Vars i ca. 2.000 meter. Jeg ved, hvor jeg er, men jeg ved ikke hvor højt over havet. Så der er, endnu en gang, ikke overblik over opstigningen. Jeg kan vurdere indehaveren af stedet til at være omkring de 35. Stræbsom i det lokale samfund. Hun gider ikke at høre på klynkende mænd. På mit spørgsmål om forholdene opad mod Col de Vars er svaret, at det kan nemt klares. Jeg kan vel heller ikke forlange på sådant et godt fransk fastfood sted, at man skal rette større interesse mod mine 51 år, endsige foretage en nærmere bedømmelse af min fysiske formåen indenfor cyklistisk bjergbestigning. Jeg regner derfor med, at Col de Vars, blot er en lille detalje, som skal overstås, så jeg kan være i Briançon lidt ud på aftenen. Det er måske også ud fra denne information, at jeg ikke er opmærksom på, at få fyldt tasken op med frugt og energibarrer. – Eller, når jeg tænker nærmere efter, er det nærmere et multitasking-problem; min opmærksomhed er blevet fanget af et udsalg i en sportsbutik lige overfor spisestedet. En kasket påtrykt La Bonette og højden 2802; men den er udført i hård polyester, som man kan komme til at

svede så uendeligt meget under, og som man ikke kan hælde vand over, hvis der på en anden bjergskråning et sted skulle blive virkeligt varmt. Så den kasket – og depotopfyldningen – bliver droppet. – Det er vel egentlig også nok bare at have været der.

Men man skal nok også være varsom med at sidde stille og svede; for her ved udkørslen af Jausiers, kan jeg mærke, at det er tid til at skifte cykelbukser. Så der bliver nu opgraderet til den absolut bedste kategori.

Det begynder ganske fint med, at vejen mod Saint-Paul skærer sig blidt ind imellem partier af bjerge i en god proportion mellem strækning og stigning. Jeg tænker, hvor længe mon dét så kan vare.

Ved første øjekast er det lille hotel ved indkørslen til Saint-Paul lige stedet, men der sidder også en seddel i et lille glasskab: Fermé (lukket). Dernæst ses et større skilt på balkonen: TIL SALG. Jeg tænker på Madame fra hotellet i Isola. Kunne man købe sådant et hotel og leve her og leve af det? – Det rustne bliktag, ser jeg nu, skal også skiftes til noget, som bedre kunne klæde i naboskabet med kirken, men hvad så med tagkonstruktionen underneden, når der kommer godt med tøsne ovenpå. Investeringerne begynder at rulle ind igennem tankerne og på et tidspunkt tager fornuftens regnemaskine over. Den er nogle gange så også et godt middel i en flugt tilbage mod en tryghed, som man kender, men som ikke bringer noget nyt til verdens iværksætteri eller skaber kraftspring i den økonomiske fremdrift. – Jeg har ingen forudsætning for at regne på denne alpeøkonomi, men energimæssigt, personligt – nogen skal jo drive det – helt konkret: Kunne man finde sig i det? Her hvor solen ikke går ned i over en eng eller i et hav? – Men nu er jeg jo bare en fattigrøv på cykeltur fyldt med drømmerier, men reelt uden kapital til at investere i noget som helst. Tanken har man da lov at have: – Ære være alle de bjergfødtel!

I Saint-Paul hersker her sidst på dagen en spøgelsesagtig stilhed. I løbet af et kvarter er her blevet så gråligt tyst, at selv den dominerende kirke indenfor formentlig vil være livlig. End ikke en hund gider at gø. Måske er en af bjergguderne i dag afgået ved døden i denne landsby. Det eneste levende er en vandstråle på det langstrakte forløb af byen, som man kan kaldte dens midte: Et kildevæld med et skilt, der vistnok engang har båret en skrift omkring dette livbringende vand. Jeg smager på det. – Det fineste drikkevand! Heldigt nok, for vandforsyningen er i bund.

Jeg kører ud af Saint-Paul, igen forbi kirken, baren, som er lukket og hotellet, som er til salg, – svinger rundt til højre opad. Der kan man i den fortsatte stigning ud af byen godt få en fornemmelse af, at husene her langs vejen på et senere tidspunkt af året vil være omgivet af sne. Når man ikke har kendskab til det lokale, kan det være svært at bedømme, om det er tussmørke eller, at eftermiddagssolen bare er gemt bag et bjergmassiv. Hvor er alle menneskene? Det sene dagslys over dalen materialiseres, og alt bliver til en bjergenes zombi.

Tussmørket lukker sig omkring opstigningen. Enkelte biler passerer nu også med lys på, og jeg kan se deres bremselys højere oppe i netop de sving, hvor jeg selv senere vil befinde mig. Så kommer mørket listende. Det er og bliver en sej opstigning.

Ca. 1 km fra toppen af Col de Vars er det definitivt blevet lygtetid. Jeg må ned i bagagen for at lede, og jeg mærker samtidig noget ukendt: En svimmelhed. Er det en rest af højdesyge fra La Bonette? – Samstemmende med en tvivl på om jeg overhovedet magter dette her, går kroppen helt kold. Det må være sukkerbalancen. Der er krise. Jeg må have hjælp.

Jeg skal lige forbi et punkt i min opdragelse, som holder mig tilbage; for jeg skal nu til at standse den næstkommende bil på vejen. Men det punkt overstås så: En lille Citroën-varebil nærmer sig, og jeg vinker den ind til siden her i det brede hårnålesving: ”Monsieur! De har vel ikke noget sukker”. ”Jo, nej. Jeg har noget tyggegummi.” Ja! – Mange tak. De er en redningsmand” Jeg tygger løs.

”Er De nu sikker på, at jeg ikke skal bringe Dem og Deres cykel det sidste stykke op til passet?” ”Nej tak. Man skal gøre det færdigt, som man har sat sig for. Ellers mange tak.” – Han giver mig gode råd vedrørende ankomsten til Sainte-Marie-deVars. ”Bare kør igennem den øvre del af byen, som er en ren satelite – og fortsæt ned til landsbyen, hvor der er flere muligheder for et logi.”

Monsieur, sætter i gang. Efter 100 meter bremser han og bakker hen mod mig. – Skal jeg nu alligevel sige ja, tak til den sidste kilometer? Han stikker hovedet ud ad vinduet. ”Åh, ja undskyld mig, men jeg havde helt glemt, at jeg havde brød og pølse i min rygsæk.”

Gennem vinduet modtager jeg brød og tørret pølse af bedste kvalitet. Verdensklasse er vel ordet. Jeg er en lykkelig mand. Vi er 5.000 mil forbi ethvert krav om datomærkning; her er tale om tillid til det, som udbydes. Vand er der ikke mere af. Tyggegummiet med sukker bliver omhyggeligt placeret på et sikkert og hygiejnisk bedst muligt sted. Jeg må koncentrere mig om, at få spist. Det er blevet køligere, fordi kroppen nu også går i gang med at forbrænde maden. Jeg prøver at sætte mig på cyklen, men jeg kan ikke få gang i systemet. Så jeg må gå det sidste stykke op mod toppen, medens jeg nu suger det sidste sukker ud af tyggegummiet. Det er noget af en nedtur på en optur.

Her i mørket klokken lidt over 20.00 når jeg toppen, Col de Vars. På parkeringspladsen til venstre i selve passet ses et par autocampere. Der er lys... Hvad ville jeg ikke gerne give for at blive inviteret til bords?... Nå, men jeg må nedad. Sanserne skærpes, og jeg håber på, at der ikke ligger sten på vejen. Dalstrøget er dog meget åbent, så risikoen er lille. Det hører også med, at man lytter bedre i mørket, og det er netop da, at jeg bemærker, at baghjulet er begyndt at give lyd, når jeg kører i frihjul. – Det må være lejerne, for når jeg træder lidt med rundt, holder det op.

Det er nødvendigt at have bremser på konstant og at træde samtidig. Et lille auberge glider fordi i mørket... Napoléon et eller andet, mon de har et værelse...? – Nej, farten er for god til at holde her... Efter ca. et kvarter, kan jeg se det første lys fra byen og jeg skramler igennem satelitedelen af byen. – Der er lukket og slukket overalt også i Intersport, hvor man om nogle måneder kan leje skiudstyr. Jeg sætter min lid til, at den nedre del byder på et sted at sove og et sted at spise. Jeg fryser, og tænker på, at næste større by er Guillestre i dalbunden cirka 30 km væk.

Alle er gået på efterårsferie også i den nedre del af Sainte-Marie-de-Vars. Der er lys 2 steder, men det ene ligger ca. 75 meter lavere i niveau, så det kan jeg ikke overskue, og det andet er et auberge, hvor jeg kan se, at familien er samlet omkring aftensmaden. – Jeg banker på: De har lukket herberget for 2 dage siden, men fruene lytter til min bøn om blot at få et sted at sove. Jeg ser nok lidt forkommen ud. – Måske som Josef i Betlehem bare uden Maria med mit jernmuldyr, der er gravid med bøger, som jeg alligevel ikke har fået læst så meget i, og så megen anden vægt, der basalt set blot har til formål at forhindre, at jeg ikke skal lugte surt hele tiden. – Kulturel og forfængelig vægt...

Det er OK, siger fruene og ringer så til det eneste sted, som nok holder åbent. Der er telefonsvarer på. Der er så kun en løsning, synes hun: ”Skynd Dem at sætte Deres ting op på værelset, så kører jeg Dem derned, inden de når at lukke.” ”Vi tager selv af sted herfra om lidt, så De er helt alene på hotellet. Bare husk at låse denne sidedør i gavlen, når De kommer tilbage...”

Tak for logi, mad og frem for alt: Tak for tillid.

3. dag den 18. september

Dagens planlagte etape:

Briançon – Villar-d'Arêne – Clavans – Huez – Alpe d'Huez: 75 km

Sådan blev det:

Sainte-Marie-de-Vars – Guillestre – Briançon – Col du Lautaret – Freney d'Oisans (Barrage du Chambon): 98 km

Så kan man jo roligt sige, at jeg er lidt bagud i forhold til planen. Solen skinner. Det er køligt – og lejerne i baghjulet støjer højt her i den stille, klare morgenluft. Hvor længe mon det holder? Men, som sagt, larmen holder op, når bare jeg træder med rundt.

Nedkørslen mod Guillestre er fantastisk i denne klare morgensol. Der er hårdt brug for bremserne. På grund af hjulet er jeg knapt så frisk i farten. Snart åbner der sig på denne nedkørsel en storslået udsigt over dalen. Den overstiger alt, og alle tanker går fra negativt til positivt.

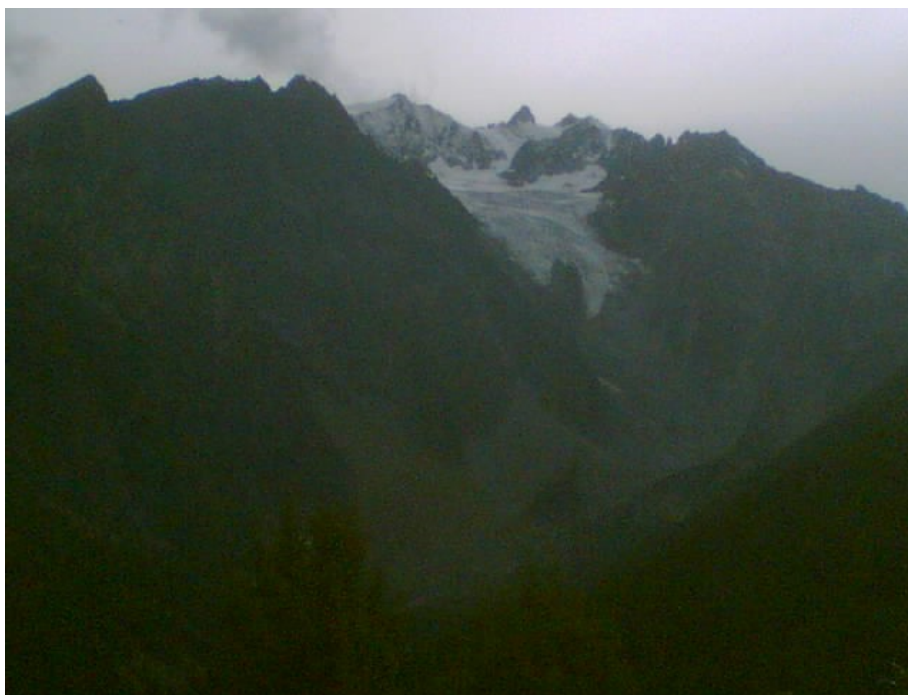
Det lykkes ikke at finde en kvalificeret cykelsmed i Guillestre. Men med den flotte udsigt i bagagen skal jeg jo så bare videre de 26 km op over et par småbakker plus en enkelt "lidt" højere, før det går nedad mod Briançon.

Ved indkørslen til Briançon ser jeg der til højre på den anden side af floden en lagerhal, hvor der på gavlhjørnet står Bernard Hinault... det er nok noget med cykler, men jeg kan ikke komme derover. Så vejen går videre forbi en Yamaha-forhandler, som også sælger cykler, men venligt anviser mig en mulighed, der dog først er åben efter 14.30. – Nåh, ja, de lever vist længere sydpå...

Så efter en omelet, som kun en franskmænd – eller frankmandinde – kan lave den, med frisk salat, skal jeg hen til en rigtig cykelhandler, der sælger rigtige cykler, og det viser sig, at han har et rigtigt værksted med det rigtige værktøj. Efter hans fysik at dømme cykler han også selv.

Og det er jo sjovt, når man står og venter i sådan en butik at komme i snak med dem, som kommer forbi. Blandt andre en meget distingveret herre med et formidabelt overskæg – som et cykelstyr. Han kan fortælle om Alpe d'Huez og om, at man kan tage en nedkørsel på nordsiden for så igen at komme ud på landevejen. Imens ser jeg også på forskelligt tilbehør og souvenirs. Blandt andet en miniaturevejsten, som angiver, at man havde været over Col du Lautaret. Men der ligger også en brosten, som efter påskriften skal stamme fra distancen Paris – Roubaix. Den ser nu ægte ud, og det er så værd at overveje, om der i Danmark kan sælges andre ægte med påskriften: "Nørrebro – et stenkast fra helvede".

Klokken 15.00 får jeg et nyt baghjul, så jeg er fint kørende mod det næste delmål: Col du Lautaret. Jeg skal lige hen i den nærmeste rundkørsel, så er der ellers ingen tvivl om retningen. Efter mine samtaler i cykelforretningen har jeg fået en idé om forløbet og de gennemsnitlige stigninger. De er tålelige mellem 2 % og 7 %. Allerede efter de første 10 km, kan jeg godt fornemme, at det bliver slidsomt. Jeg er glad for mit nye hjul, men begreber som tålmodighed og vedholdenhed kommer i spil igen.



Der er vejrguderne, og så er der bjergenes guddommelighed. Jeg må dukke nakken, dels for at holde kadencen opad, tålmodigt og rytmisk, – men konstant sender disse bjergmassiver besked ned mod det lille jeg, som har vovet sig ind i det kolossale væld af overmagt, som hviler tungt i mit venstre synsfelt.



Col du Lautaret ligger langt derude og deroppe. Mod højre rejser der sig en bjergtop. Jeg er ved at gå død i tankerne om, at passagen skal findes der. For der en vej, men det bare ikke være sandt, at den skulle være tiltænkt mig!

Så glæden er stor, da det viser sig, at vejen fører til Les Granges du Galibier. Lad bare motorcyklerne om det! For mig går det nu kun nedad herfra!



Her på Col du Lautaret er alt lukket. Det store hotel og den lille bar/restaurant på den anden side af vejen ved Le Glacier ligger i dvale mellem de to sæsoner. Der er kun et at gøre: Klæde sig godt på for at begynde nedstigningen. Jeg skulle faktisk have været på Alpe d'Huez her til aften. Men kræfterne rækker ikke i dag. Nu er det med at komme af sted – med lys på.

Igen begynder denne koncentration af fart, nedad, nedad befriende, men hele tiden med tanken på om dæk og bremses holder. Her kommer så en by imod mig. Der er blomster og liv i gaden, hoteller, restauranter – og åbent. – Men man skal jo videre, når vinden suser i tøjet og hjulene ruller... Jeg runder 56 km i timen. Mørket tager til. Et tykt skydække akkumuleres. Dalen smaller ind. De stejle bjergsider bliver fortsat mørkere. Skiltet med stopforbud de næste kilometer vidner måske også om, at der godt kan falde lidt ned fra oven. Så lige med hensyn til det, er det befriende, at køre igennem korte og lange tunneler, hvis man kan abstrahere fra den rummel, som er dyb og stigende op mod det klimaks, som udgøres af passagen af med- og modkørende trafik. Det lyder som mange store bjørnes knurren i en grotte. At holde fart giver en vis følelse af tryghed; man er beskæftiget. Til det hører så også den væsentlige opmærksomhed på at holde god afstand til de mørke vejkanter i tunnelen.

Netop kommet ud af en tunnel, ser jeg et sted dernede til venstre lys for enden af en inddæmmet sø. Efter lyset at dømme er der en lille promenade, som kan vække håb om liv efter denne mørke daltur, hvor bjergguderne har hængt universelt truende i fartbilledet. – Det har regnet et stykke tid nu; bjergguderne har rottet sig sammen med de værste af vejrguderne.

27 km til Alpe d'Huez; – det står på skiltet i krydset for enden af søen ved Barrage du Chambon, dæmningen, som jeg kører over. Jeg klikker ud og ind på Hotel du Lac. Her er åbent, her er et værelse, og her kan man med aftenens menu

få fyldt depoterne op. Hele molevitten med morgenmad dagen derpå koster i alt 45 Euro. Jeg synes nu at leve i en verden fyldt med fairness.

Det er her om aftenen, at jeg under desserten kommer i snak med et par belgiere. Far og søn, der også er på cykeltur. De er fra Flandern, men slår over i fransk og emnet er som udgangspunkt fodbold. Jeg må beklage, at de kender flere af vore landsholdsspillere end jeg af deres: Morten Olsen, Kenneth Brylle, som er blevet træner og stadig bor i Belgien, og Preben Elkjær, Birger Jensen med flere. Jeg kan kun huske deres van der Elst. – Men jeg kender en del af deres fremragende chokolader, som indgår i denne historiske handelsbalance bestående af mennesker og sødmefyldte fødevarer.

Så må vi jo også tale om den politiske situation i Belgien. – Man kan mærke, at det smerter. Vi kan som danskere nok forestille os en lignende situation; ja, vi har faktisk haft den i flere omgange i form af jyske oprør. Men det lille kongerige i Belgien er ved at revne på midten, hvor den midte så end viser sig at være, når valg og forhandlinger er afsluttet. Min belgiske cykelkollega videregiver så til sidst i behandlingen af emnet blot beskeden fra en flamsk politiker til Vallonien: Assez! ... Vi har fået nok! – Min franske ven, Guy Boyer, tidligere direktør hos Vignerons Ardèchois, har rejst Belgien tyndt igennem 40 år for at sælge vin. Han forklarer det således: ”Det som synes at være sket er, at der i en periode af det nuværende Belgiens historie var megen økonomi i driften af miner i den fransktalende del, Vallonien. Den flamske del udgjordes i højere grad af landbrug, samtidig kunne industrien i Vallonien tiltrække arbejdskraft fra den flamske del. I vore dage er billedet skiftet. Flamlænderne har dels gennem større arbejdsomhed, dels gennem en større snilde i omstillingen af industrien formået at skabe sig et økonomisk fundament, som er langt mere solidt.”

Der er meget at sove på i Belgien og på Hotel du Lac. – I morgen skal jeg op på Alpe d’Huez, ligesom Allans far.

4. dag – den 19. september

Dagens planlagte etape:

Alpe d'Huez – Pont-en-Royans – Bourg-de-Péage – Romans-sur-Isère – Tain l'Hermitage – Tournon-sur-Rhône: 157 km

Sådan blev det:

Freney d'Oisans – Huez – Alpe d'Huez – Vizille – Le Pont de Claix – Grenoble – Seyssins – Saint Marcellin: 136 km

Det har regnet det meste af natten, men nu er det bare meget vådt. Bjergmassiverne er indbegrebet af koksgrå. Hverken vejr eller de voldsomt mørke bjergsider er for folk med hang til depressioner. Jeg er nogle kilometer bagud. De første 27 mod foden af Alpe d'Huez er en behagelig nedtur. Terrænet flader senere ud, og jeg kan mærke, at det er en god beslutning, at tage selvste Alpe d'Huez her fra morgenstunden.

Der kommer en rundkørsel, og man drejer til højre, og lige pludselig sker det: Vejen forude stiger ubønhørligt, og man har her foran sig kun et at gøre: Tage kampen op med bjerget. – Så begynder det at regne! Jeg drejer straks ind til venstre og går i ly under en balkon. Jeg er også samtidig på udkik efter et sted, hvor jeg kan slippe af med de 27 kilo bagage. Jeg har prøvet en 10 % stigning op mod Col de Vars. Det lå på grænsen af, hvad jeg kunne klare, ganske vist også med et dårligt hjul. Gennemsnittet på Alpe d'Huez er 7,7 %, og der er stigninger på 11-12 %. – Jeg finder endnu en stor fransk gæstfrihed i receptionen på en campingplads lige overfor, hvor jeg nu står. På min vej ud, møder jeg Monsieur, som er ved at trække i regntøjet. Han giver mig et godt råd: ”Sidste år i juli blev en ung mand dræbt under nedkørsel fra toppen. Det regnede, og han havde på et tidspunkt ingen bremses! – Så husk: Hvis det fortsætter med at regne, så er det bedre at tage et hvil, eller at gå ned...!” Tak. – Så er man advaret.

På det nedre stykke bliver jeg snart overhalet af først en derefter en anden langtursrytter. De cykler formentlig sammen, har begge lidt bagage med. Vægten er ukendt. Det regner endnu. Ellers er der kun biler at komme i selskab med. Særligt en par mindre lastbiler understreger vejrlig og vejens stigning.

Og det stiger uophørligt med varierende procenter. Min kiropaktor, Nils, som er en af de skrappe på en cykel, har fortalt, at de 2 første kilometer er de hårdeste. Jeg kan konstatere, at der under hele opstigningen ikke findes de øjeblikke, hvor man kan hvile bagdelen ved at træde lidt til og lade cyklen rulle. Hvile af rumpen foregår ved, at jeg i svingene klikker opad i gearene og rejser mig i sadlen til et stående tråd. Men så kører jeg også syre ind. Jeg må finde tilbage til rytmen igen på sadlen, og det vil sige i det laveste og næstlaveste gear. For det er til stadighed usikkert, om kræfterne rækker.

På vejen op i regnen tænker jeg på ham, der kørte ud over kanten.

Så opdager jeg, at der i hvert et sving er et skilt med årstal og de store navne indenfor cykelsporten blandt andre: Bernard Hinault, Eddy Merckx og afdøde Marco Pantani. Armstrong har vel også været der. Nogle gange får jeg ikke set efter.

Ovre på den modsatte bjergkæde kan jeg se, at det er ved at klare op. Solen bryder løs på de grønne bakketæpper, og store bjergmassiver tones ned til noget, der bare fortsat er overvældende i denne bevægelse op mod et spidspunkt mellem himmel og dal.

Undervejs er jeg kommet ud af den skovklædte strækning. Ovenover troner skisportsbyen på toppen. Jeg holder min hidtidige rytme, men har ikke mål på de resterende kilometer. En del af denne tur går også ud på at tage tingene, som de kommer. – Det er noget med at føle.

Dampen rejser fra den våde asfalt, som er under opvarmning her i den sene formiddagssol. Asfalten er dekoreret med endnu nogle navne og erklæringer om støtte og kærlighed i rå grafittiform: Riis er stadig med, navnet Ritter ses også – og naturligvis Sastre med stort – her i 2008. – Enkelte steder udfoldes en fylde af varme, spanske farver indenfor asfalterisk vejkunst.

Jeg når kanten af byen. Det stiger et langt lige stykke. Jeg rejser mig og træder til, for nu skal den lige have det sidste – og kræfterne rækker til, at det ser dynamisk ud hele vejen op igennem den nedre og den øvre del af byen, forbi sportscentret deroppe og ned igen. Nu er det tid til frokost og et enkelt billede af skriften på vejen: Velo på fransk. Cykel på dansk.



Jeg har efterfølgende hørt, at man kan stemple ind nede ved foden af opstigningen. Jeg har nok kørt mellem 5,0 og 7,5 km i timen. De 10 hurtigste opstigninger i Tour de France-regi på Alpe d'Huez ligger for disse 14 kilometer fra 36 minutter og 50 sek. til 38 minutter og 20 sek. – Selvom jeg ikke er stået af undervejs, ligger jeg nu pænt udenfor tidsrammen.

Efter en frokost på toppen er det med at komme ned – under hensyntagen til bremsen. Jeg har vredet handskerne, men de er stadig våde af formiddagens regn.

På vejen ned møder jeg en del opadstigende ansigter. Der er en attitude. Der er røde ansigter. Der er smerte. Der er macho, som måske holder hele vejen op... Jeg er glad og stolt – og spekulerer på, om jeg vil gøre det igen – på en anden cykel, – men stadig uden brug af doping, for jeg er ikke trængt af tiden og den indbyrdes konkurrence på et cykelhold eller den kommercielle konkurrence i den verden, som omgiver dette hold. Jeg spiser i miljøer, hvor maden ikke er specielt tilegnet mig, hvor jeg også har mulighed for selv at vælge sammen med så mange andre, der ikke skal cykle i bjerge, men som bare skal ud i en bil og sætte den i gear.

Men etappen er ikke slut. Bagagen skal på igen nede ved campingpladsen, og nu går turen mod Grenoble, for jeg skal fange vejen langs floden Isère i retning mod Rhône-dalen, og Valence.

Turens anden del:



Det er her, at jeg ganske selvforskyldt befinder mig i et møde mellem mangelfuld fransk skiltning og kampen mod unødige kilometer. – Ved Pont de Claix ligner vejen til højre noget, der er meget besværligt, medens den grønne bro, der forude ser mere brugbar ud; den bugter sig elegant af sted hen over floder og forstæder, som en kærkommen genvej, placeret af en kunstner i form af en installation. Den udgør en passende hurtigrute for en cyklist, som er bagud. Kort efter beslutningen kommer så konstateringen af, at jeg har valgt en motortrafikvej, hvor der – set nøgternt og ærligt talt – kun er plads til biler. Det er en smutter: Undskyld alle bilister på denne bro, denne dag! – Men de skal ikke komme at sige, at jeg ikke næsten kørte lige så stærkt som dem – af høfligheds hensyn.

Men lige efter Grenoble, står en af bjerggudernes assistenter klar med et lille bakkedrag før Seyssins. Det er lidt uventet. Vinden kommer pibende hen over toppen, da jeg når plateauet. Herfra kan jeg ved et kort sideblik og tilbageblik mod Grands Alpes få sagt farvel til den himmelske geografi.

Efter bakken ned mod Seyssins flader det endelig ud. Her starter en sti langs Isère-floden. Den udgør et lanstrakt fristed for alle de små og større byer, som ligger langs floden. Jeg kører godt i læ for vinden, der dog på det seneste har været lun. Ved brug af beskeden pedalkraft, får jeg taget et godt hug frem mod bestemmelsesstedet Tournon-sûr-Rhône, – som endnu ligger alt for langt væk.

På en bygning i en velplejet landsby skiltes der med ”Auberge”. Det ser hyggeligt og rent ud, men det aldrende ægtepar meddeler mig, at de ikke har auberge længere... Godt så. Skal jeg så hjælpe med at tage skiltet ned?! ”Men måske i Saint Marcellin lidt længere fremme,” siger manden... Ja, i Saint Marcellin, det er sandt nok, skal jeg love for; på Hotel des Voyageurs – de rejsendes hotel –...der kan man sove i en ren seng for 20 Euro og få dagens menu til 12,50. Der lugter godt nok af våd hund på værelset efter badet, som foregår på gangen, men jeg må erkende, at det vist er mit cykeltøj og mine kliksko, der er kilden til odeuren.

5. dag – 20. september

Dagens planlagte etape:

Tournon-sur-Rhône – Le Teil – Villeneuve-de-Berg – Voguë – Ruoms: 104 km

Sådan blev det:

Saint Marcellin – Romans-sur-Isère – Valence – Le Teil – Villeneuve-de-Berg – Voguë – Ruoms: 152 km

Da jeg kommer i retning mod Valence og skal til Ruoms i Ardèche kan jeg se af skiltningen, at Tournon ikke ligger syd for Valence. – Det har det heller aldrig gjort, men jeg har altid haft bøvnl med den geografiske placering af Valence i forhold til Tain l'Hermitage og Tournon i denne langstrakte nordlige del af den vinøse Rhône-dal.

Fortrængning og geografisk forstrækning. Jeg tænker på alle de jordblinde, som i forbindelse med ferier og kortkikkeri skal modtage alverdens skældud for ikke at sørge for, at der bliver drejet til højre eller venstre i rette tid, så campingvognen kan nå med rundt i svinget... Viden om, hvor jeg er i forhold til nord er for mig basalt. Når det går helt galt stiller jeg f.eks. op med et bykort på et gadehjørne, og hvis det ikke visuelt er overens, er jeg atter fortabt. Jeg er glad for, at de danske bøgetræer fortsat har mere mos på nordsiden end sydsiden; så har man da lidt hold på Grønland.

Pointen er, at Tournon ikke passer ind i den eksistentielle cykelkemi her, hvor jeg nu skærer igennem mod Valence for at komme over til Rhône-floden til D86 mod syd, så jeg kan få Mistral-vinden i ryggen. – Det bliver en anden gang, jeg må besøge mine tidligere vinleverandører: Chave og Clape.

Og det er på denne vej, jeg oplever en besynderlig verden af et vejnet. En motortrafikvej er nu lagt igennem terrænet fra Grenoble frem mod Valence. Jeg ledes gennem rundkørsler, der ikke udfører en trafikal funktion. Veje, der er brede og hovedvejslignede ender i T-kryds i små industrikvarterer, – og på et vist tidspunkt i en rundkørsel har jeg bare 250 meter til nærmeste "Gare TGV", banegården for det franske hurtigtog, der nu er placeret 11 km fra Valence. – Man skal nok bruge en bil eller en bus for at komme derind. Det kan man da kalde trafik under forandring.

Så er der pludselig en frugtbod at spotte her lidt inde til højre: Det ser indbydende ud på 50 meters afstand. Og ganske rigtigt; her er saft, friskhed og styrke. Høflig hilsen til alle: Et ægtepar, som er ved at blive ekspederet og bondemanden, som tilbyder dem smagsprøver af æbler. En god sælger, fornemmer man. Det er svært at bedømme alder. Ægteparret er nok i slutningen af 50'erne, og de udgør et noget ubeslutsomt opbud. Jeg er jo nærmest landet i en håndbremsevingding her ved den gamle "route nationale omlagt til et eller andet", – og vi kommer ind på, "Hvor kommer De fra?" og overstår både Nice lufthavn og Danmark og efter det kommer Alpe d'Huez – her fra morgenstunden. – Konen i ægteskabet retter blikket mod sin mand, idet hun siger: "Nej, det kan vi ikke længere". Han drejer hovedet til siden mod motortrafikvejen. Jeg hører aldrig, hvad han siger, hvis han da siger noget. – Den gode sælger, fatter hurtigt, at de lækkerier, som jeg har samlet ind skal ekspederes, så salget til ægteparret ikke går i stå efterfølgende. Der bliver vejlet

hurtigt af, og han rækker mig posen med et fast, godmodigt blik, der uforglemmeligt lyser blå og stærkt som selveste Middelhavet.

Industrielt for en del, ja måske nok, men milevidt – og kvalitetsmæssigt højere – end det trætte udbud af slatne salater og overgrønne æbler, der er eksponenter for de danskes tilbud af volumen uden smag. På hele denne vej i Frankrig har der i alle bladsalater været friskhed, sprødhed og velsmag.

Mange ville skribe frankofil idiot eller kalde på politiske initiativer ved at læse om denne sammenligning, men jeg tror vi skal have helt anderledes fat i vores efterspørgsel; for det kan ikke være rigtigt, at salaterne selv i de høje bjergegne, hvor det er svært at komme til med råvarer, er så overlegne i forhold til det danske hav af salatbarer, grøntafdelinger og grøntudsalg, hvor udvalget er rigt, men hvor indholdet smager som en knækket biografilm, for ikke at tale om kantareller og såkaldte marksvampe, som på grund af forkert opbevaring og emballering ligger og bliver til svedig ammoniak. Der må da være nogen i vor stordistribution, som kan begynde at tage fat her. Jeg har set det forandre sig fra den ene dag til den anden i det lokale supermarked derhjemme. Men det er også en kæde, som interesserer sig for kvaliteten, ... når også forbrugeren mener, at det kan betale sig.

Nå, men nu går turen gennem Valence. Jeg finder broen over Rhône-floden, og så går det sydovert. På dette stræk, at det er godt, at jeg hos en anden Niels, ham der en gang har solgt mig en racercykel, har fået et lille kursus i at stramme eger i et cykelhjul; for det nye hjul fra Briançon er begyndt at slå sig.

Ved samme lejlighed er det også tid at prøve den gamle sadel, som jeg har taget med for en sikkerheds skyld. Jeg kører med en Selle C2, som er blevet anbefalet af kiropraktor-Nils. Den har været en succes indtil nu, men nu er der krise i rumpestykkerne, så det er tid til eksperimenter her på det sidste udkald. Jeg er glad for, at der ikke er tale om en alvorlig sygdom, men snarere en alders- og livsstilsbestemt situation, hvor jeg er blevet lidt hulrøvet. To positive ting skal ydermere tages i betragtning: De supergode cykelbukser og Mistral-vinden, som jeg nu har i ryggen.

Efter bedste erindring skulle dette vejstykke langs Rhône-floden fra Valence til Le Teil være ganske fladt. Men det var altså i bil, at det føltes sådan, plus en forskydning i hukommelsen. Her og nu slår vejen i stedet nogle sving ind mod de bjerge, som danner en afgrænsning mellem Rhône-dalen og denne lidt vestligere dal. Der finder Ardèche-floden sit løb fra den nordlige del af departementet, hvor vandene skilles i Europa; Loire-floden løber mod nord og Ardèche-floden mod syd ned gennem sine Gorges de l'Ardèche. Disse kløfter har med deres stejle sider udfordret vilde klatrere, hvoraf flere da har overlevet...

Jeg kommer til Le Teil, som ligger overfor nougat-byen Montélimar. Det slår mig, at Le Teil ikke har væsentligt færre indbyggere end Montélimar, men byen har ikke stået frem i en tilsvarende, særlig promotion af produktiv popularitet. Fra Le Teil begynder opstigningen i Ardèche mod Villeneuve-de-Berg. Som navnet 'berg' antyder, kommer her en lille bakke. Måske udgør den en elverhøj af vind, eller en vindgudernes univers fyldt med stærke kræfter. Det tyder på at luften til denne Mistral-vind samles henholdsvis over Loire-dalen og bjergpartierne i Schweiz. Begge luftstrømme drøner derefter i ca. 100 dage om

året sydover. En stor part af den fortsætter i Ardèche direkte sydover mod Nîmes og Montpellier. Men en lille fraktion finder nu en smutvej tilbage mod Rhône-dalen – lige imod mig, da jeg i min fortsatte stigning er på vej videre op mod Alba-la-Romaine. Denne by er i middelalderen, som så mange andre byer, anlagt på et højdedrag omkring en borg. Det har været hårde tider. I dag er indbyggertallet rundt regnet 1.200. Under Romerriget var Alba en by, som strakte sig over hele 30 hektarer. På et bestemt sted kan du, hvis du skulle komme forbi, stå og se ned over bakkefaldet mod Alba og forestille dig den summende lyd af aktiviteten fra legionerne og deres følge.

Det går lidt opad igen, inden jeg via Voguë og forbi byen Balazuc, når frem til mit bestemmelsessted, Ruoms. – Ruoms og egnen her omkring – er kendt for sine kalkholdige sten, der med deres blåligt, hvide skær, har dannet manganen en brik til rustikke landsbyer og de store gårde, hvor der førhen blev dyrket silke. Efter sigende blev ”les pierres de Ruoms” anvendt til en del af sokkelen på Frihedsgudinden i New York.

Jeg har været her en del gange i Ruoms siden, jeg kom hertil for første gang for i 1978 for at arbejde hos Vignerons Ardéchois. Man kan jo så sige, at denne tur i 2008 er slags jubilæumstur.

Jeg har kørt vejene tynde i en blå 2CV varebil, hvor stemplet sløprede op og ned og bragte dette simple, men stabile køretøj frem over alle bakke drag, som tager vejret fra cyklisterne, som der var langt færre af i slutningen af 70'erne. Og jeg må konstatere, at så vældig meget andet er forandret. I år er der tilmed også faldet så megen regn, at der overalt er mere grønt end sædvanligt.

Ved ankomsten til Ruoms synes jeg dog nok, at jeg nemt skulle kunne finde det gamle ”fodboldstadion”... mit pejlepunkt er hovedgaden og nogle bestemte detailbutikker...! Vejen dertil er ændret med rundkørsler og omfartsvej, og hovedgaden er nu lavet om til primært at være en gågade, og billedet af detailbutikker er totalt forandret. Slagterbutikken er nu en virksomhed, der sælger ejendomme. Denne butik, sammen med andre, der ses er nye – og de er også kendte i vor egen økonomi. Efter vejvisningerne at dømme er fodboldbanen nu flyttet ned til floden, hvor der også er bygget et lille klubhus. I indkørslen ser jeg – til min store undren, – at klubben Sporting Club Ruomsois er blevet fusioneret med arvefjenden fra Vallon Pont d'Arc, hvis man da skal dømme efter det grønne skilt på gavlen. Det svarer til, at min gamle ungdomsklub igennem junior- og ynglingeårene, Køge, uden den mindste disput er fusioneret med den saftkonge-energifyldte klub, Herfølge. Men efter det grønne skilt at dømme har den pragmatiske fornuft altså sejret her på egnen i modsætning til situationen oppe i det østjællandske.

Der står nogle unge fyre og holder 3. halvleg, – og jeg er vel også tørstig efter sådan 150 km på cykel, og så skal jeg jo lige høre, hvordan det går ”min franske klub”, hvor jeg spillede for 30 år siden... ”Trente ans! Comment ça? Mais... Promotion de League!...?” Og hvem havde jeg så spillet med? – Hannacker? Chapu? Bernard, Tourre, Baumel – målmanden: Han er træner nu, det kan ikke være sandt, vi ringer til ham! ... ”Der står en dansker her og påstår, at han spillet på hold med dig for 30 år siden”... og så var Christian på vej, fortsat veltrimmet med et håndtryk i den faste ende af skalaen – og det stod snart helt klart, at fusionen med Vallon alligevel ikke blev til noget; der var for mange knaster, –

og vi nåede den tredje øl, inden alle skiltes for at passe familien eller gå på restaurant med nogle venner, – som jeg selv. Lang dags rejse mod nat. Klokken er 00:45, da jeg kryber til køjs, og jeg kan ikke drømme om andet end at sove meget længe.

6. dag – 21. september

Hviledag i Ardèche. Distance: Ruoms – Balazuc: 12 km

7. dag – 22. september

Hviledag i Ardèche i Balazuc, hvor jeg bor hos Guy og Marie Renée. Dagens cykeldistance: 0 km.

Jeg går en tur i Balazuc, der officielt er at tælle blandt de smukkeste og bedst bevarede landsbyer i Frankrig. Stedets historie i forhold til den menneskelige udvikling går 50.000 år tilbage. Det er vel her tilladt at tage det i runde tal.



Balazuc set fra vest. http://www.villagesdefrance.free.fr/page_balazuc_cliche.htm. Emile Taillefer.

Fra toppen af den østlige indkørsel til landsbyen ved Madonnaen på det lille kapel går det nedad mod floden. Der findes to kirker i Balazuc. En gammel fra det 12 århundrede, som ikke er åben her i dag og en nyere, som jeg heller ikke er medlem af. Imod mig på vej op ad trappen strømmer et stykke musik, som ledsager mig ind i det kirkelige rum. Det er ikke organisten, som øver sig, men en båndmaskine eller CD, der står for det orkestrale.

Jeg kan ikke huske, om musikken holder op på et tidspunkt, da jeg er trådt ind i rummet. Jeg sætter mig på bænken i forreste række, – og søger roen et stykke tid. Jeg har ikke noget at give denne menighed, men jeg føler, at det, som denne menighed dyrker her, bringer noget til mig. Jeg kan ikke afgøre, om det er den massive tro, som gennem tiden har fyldt dette og andre kirkerum.

Jeg vil gerne have lov til at kalde mig fritænker. Her i den forreste del i det kirkelige rum er der for mig ikke nogen bestemt gud, her er bare rummet – og i det – en slags ånd, som man møder i sine tanker, føle og fornemme. Med eller uden musik, er der nu blevet ganske stille i sindet.

8. dag – 23. september

Dagens planlagte etape:

Balazuc – Le Teil – på tværs over Rhône-dalen til Sisteron: 172 km

Sådan blev det:

Balazuc – Le Teil – Pierrelatte – Orange – Avignon: 115 km

Jeg kaster et sidste blik ud ad gavlvinduet fra Guy og Marie Renées hus. Vi skal lige have sagt farvel, bakkedragene og jeg.

Her i dette gæstfri hus er vi er nået vidt omkring under vore samtaler; for her er et engagement i samfundet, som ligger noget ud over det almindelige: Politik, børns tarv, livets gang og ikke mindst vinens verden, og særligt den del af vinens verden, som ligger Guy's hjerte nær. Det, han har kæmpet for, fra at være vinbonde til at være direktør (nu forhenværende) for Vignerons Ardèchois.

Under et besøg i kooperativet i Voguë, hvor vi både mødte den pensionerede bestyrer, og den nuværende, som ofrede sin dyrebare tid i denne travlhed under høsten på at føre os rundt fra den ene gæringstank til den næste, så vi med glasset i hånd kunne få en ide om mulighederne for dette års Sauvignon Blanc og Chardonnay. Ganske interessant.

Det var glædeligt at se så mange gæringstanke i rustfrit stål med computerstyring af gæringstemperaturer, så aromaen i vinene optimeres. Hertil kommer, at man nu overvejende høster i nattetimerne og i den tidlige morgen. Dette er også med til at bevare friskheden i det primære materiale.

Der er mange minder. Bl.a. vore salgsture i Tyskland og Schweiz. Og så er der denne her bog, som Guy har været medforfatter til, som jeg med glæde tager med på cyklen ned til Avignon. Den er en dokumentarhistorie om vinavlen i Ardèche, men i samme moment udgør den et stykke Frankrigshistorie om, hvordan denne del af det franske landbrug har været under forandring i kampen for at nå højere mål af kvalitet for disse Vin de Pays des Coteaux de l'Ardèche og Côtes du Vivarais.

Guy skal have taget et afskedsbillede. Jeg insisterer på, at jeg også skal have taget et billede af ham og Marie Renée, men må give op overfor den franske overmagt. Jeg har set formidable billeder af Marie Renée, Guy og familien, der kan matche ethvert foto indenfor det præsidentielle. – D'accord – Alt i orden; vi snupper så kun et billede af cyklisten.

Lige her foran Madonnaen på La Chapelle ved toppen af bakken

"Til avisen," siger han...! – Til avisen!!! – Jamen jeg er jo bare en stakkels dansk cyklist, der maver sig opad bakkerne i sneglefart! – Nå, så er jeg jo samtidig smigret, – over måske at være en del af det arbejde, der her gøres med at udvikle turismen og bevidstheden om, at nære relationer mellem de forskellige regioner i Europa er godt for freden og for økonomien.

Jeg sætter mig i sadlen. Den er atter skiftet til Selle C2. Det føles godt. Marie Renée har givet mig nogle stykker vidunderlig, hjemmelavet og hjemmelagret pølse med, samt brød og ost.

Nu forlader jeg Balazuc og Ruoms ad disse veje, som jeg alligevel kender så godt. På vej tilbage mod Voguë tænker jeg på enken, Josette, som gav mig husly her lørdag, da jeg ankom. Dette venskab har varet i 30 år. Hendes mand, André, frisør i rue Nationale, døde for 4 år siden i en alder af kun 57 år – af kræft primært forårsaget af rygning, ... hvis navnet Gauloises, siger dig noget. Man kan jo også lade være. Det gik meget stærkt. – 3 uger. Vi har drøftet det under middagen: Dette hulrum i mellemgulvet, savnet, smerten, alle de tanker man må igennem, før livet atter langsomt kan komme på plads. Jeg må bære en lille del af denne sorg og det gode minde med mig ud i Rhône-dalen, i Mistralvinden, for at lade skæbnen blive malet igennem ved hjælp af pedalkraft, klinge og kæde.

Forude ligger den gamle paveby, Avignon. Men lige forinden skal jeg i Alba aflægge besøg hos min gamle arbejdskollega, Alain Berthon, der med stor dygtighed har stået for opbygningen af Louis Latours vinifikation i Ardèche. Produktionen er primært baseret på druen Chardonnay, men også i de seneste 2 år den sarte drue, Viognier.

Der er tale om en vel tilrettelagt formel: Ardèche har et klima, der gør, at vinen har den syrlighed, som skal til, for at give de hvide vine karakter. Alain Berthon er en meget dygtig ønolog. Han er født i Ardèche og har afgangseksamen fra vinuniversitetet i Beaune. Han evner at omdanne planer til praktik, og sidst, men ikke mindst: Latour-familien evner at drive virksomhed – nu gennem mere end 200 år. Der findes en klub af sådanne gamle familievirksomheder. Når man ved, hvor svært det er at generationsskifte en virksomhed økonomisk, men i særdeleshed også, hvad angår magtskiftet mellem forældre og børn, må man tage hatten af for disse gamle virksomheder. Det er jo altid let at rive ned, men at bevare og skabe fremdrift er en større kunst.

Jeg takker for frokosten med det travle høstpersonale. Det var en fornøjelse at sidde med til bords, hvor man kan mærke en god ånd omkring arbejdet.

Jeg har mod alle planer bestilt en bil i Avignon. Den skal hentes hos Avis på Gare TGV i Courtine, så det er jo bare med at komme op på jernhesten igen. Det går nu nedover ad de bløde bakker mod Viviers. Derefter er det flad måtte lidt i siksak ned forbi Pierrelatte med de to store dampende tårne fra atomkraftværket. Her stiller man i de seneste, lokale aviser spørgsmål omkring en eventuel evakuering i tilfælde af en ulykke på kraftværket. Det er svært at forholde sig til. Indtil videre, findes der ikke nogen renere og mere effektiv energikilde, når henses det volumen af energi, som kan frembringes.

Det er svært ikke at have en forventning om, at der kan findes en endnu kraftigere kilde, når nogen i vor verden nu kan lande både på Månen og på Mars. Jeg håber, at dette fremskridt indenfor energi, kan ske uden, at de accelereres gennem behov for militære angreb og forsvar.

Når man ser, hvorledes det er gået med FN og andre verdensomspændende organisationer, er det vel ej heller urimeligt, at vi retter blikket mod denne nye verdens magthavere i deres opbud af Mercedes-korteger og spørger dem, hvorfor

der f.eks. ikke er kommet forslag til, hvordan man kan forene kræfterne indenfor bilindustrien, så de enkelte økonomisk tyngede fabrikker ikke spilder egenkapital på, hver for sig at udvikle noget, som alligevel ikke udgør en epokegørende energiekspllosion. Når nu OL-værtsbyen Beijing – og sammen med den for længst Athen – er nødt til at lukke ned for trafikken, kortvarigt, fordi roere, løbere og cykelryttere ikke kan finde vej frem til målstregen på grund af en gul sky, som er gået over sine bredder.

Med al respekt for Formell bruger biler jo stort set alle sammen mere eller mindre den samme motor. Så hvorfor ikke få skabt et fælles drivværk, der er stærkt og effektivt og så overlade konkurrencemomentet til farver, form og andre detaljer. Bilfabrikanterne kan derefter, selv ”on a clear day” afregne en provision til et universelt energikonsortium for hver motor, de tager i anvendelse. Så kan de vel også børste deres jakkeklædte skuldre, når noget af det radio- og TV-aktive, lobbyistiske forureningstøv er taget af, og vi danskere kan slippe for at skulle høre fra en nærsynet borgerrepræsentation i København, hvor fantasien kun rækker til at stille lyskurvene, så trafikken går i stå, så bilerne kan holde stille og ose i endnu længere tid end nødvendigt. Medens vi så sidder der og tænker eller taler i mobiltelefon for at udnytte tiden, må vi da for alt i verden også kunne tænke os over i andre fælles transportmidler, der er så meget længere om at nå frem, hvis de da så når frem. Og gør de ikke det, er det vel et godt eksempel på, at nogen atter har påtaget sig et ansvar for at udfylde en opgave, som de så ikke løser – alligevel. Selvom de modtager løn for det. – Og vi skal leve længe med det i for lang tid. Det er som om, at det stadig rasler fra skufferne i de gamle arkivskabe fyldt med tankeimport fra DDR eller andre lignende statssymfonier, hvor nodehæfterne bærer overskriften ”Tvangspolitik”, som finansieres af et højt skattegrundlag.

Måske skal både den danske og den globale trafikpolitik atomiseres, – i tanke og i tale, så handlingerne kan finde en stærkere form. Måske skal der gennemføres en frigørelse af alt operationelt i forhold til politiske bestyrelser indenfor det trafikale. Måske skal alle de virksomheder, som nu overtager den offentlige trafik inddrages i et indbyrdes samarbejde, der lader dem deltage i fremtidens forandring, så vi alle kan bevæge os frit, enkeltvis eller i samlet trop – efter eget valg.

Nå, men nu er ruten jo lagt til et andet tidligere omdrejningspunkt for magt: Avignon. Turen går langs stærkt befærdede veje. Mistralen er i ryggen og endnu en enkelt smutter i skiltningen gør, at jeg atter et kort stykke befinder mig på en motortrafikvej, men her er der bred rabat, og jeg kan faktisk ikke få øje på andre veje.

Nærmere Avignon langs floden – på en ikke-motortrafikvej – mener en passagerer med hovedet ud ad vinduet fra en større varebil, at det er meget bedre, at jeg kører op på det smalle og bumpede fortov med forhindringer i form af lysmaster. Men der er jo så også grænser for, hvad der skal udfoldes af åndsforsnottede diskussioner i trafikken. Jeg griber til et farligt sprogbrug; en pegefinger i tindingen synes efter omstændighederne passende. – Jeg, der som bilist, irriteres over cyklister, som kører og spærrer vejen to og to, kører på fortovet til fare for ældre mennesker eller foretager sig andre mærkværdige ting i rundkørsler, lyskurver og fodgængerovergange – kan nu alligevel nok stille spørgsmål ved, hvorfor den hurtigere trafikant synes at have bedre ret end den

langsomme. Han kan jo bare gasse op, når han er kommet udenom. Eller hvad med bussen med en chauffør og kun 1 passagerer eller to, der skal passe sin tidstabel, han har ret frem for bilen, der transporterer fire. Vi har vel alle en tidstabel på den ene eller den anden måde. Nej, der er mange debatpunkter indenfor det trafikale. Jeg har set skilte i Frankrig med opfordringen "Partageons la route" oversat direkte som: "Lad os deles om vejen". Efterfølgende har jeg på Google søgt på emnet, og der ses mange drøftelser omkring den trafikale kultur, ikke uden temperament, må man sige. Bilerne lever jo så i deres egen verden på motorvejene, disse kolossale investeringer, som de – i hvert fald i Danmark – helt selv har finansieret. Men investeringen udnyttes dårligt af brugerne. Mange af os kører, som om vi er på den sydlige halvkugle, – altså overvejende i venstre siden af vejen... Hold til højre kampagner og vis hensyn kampagner er vel lige så vigtige, som sænk farten-skilte, der også står steder, hvor ingen er kommet til skade i dette årtusinde – på grund af farten.

Jeg har som nævnt bestilt en bil. Den skal kunne rumme en cykel. Jeg skal ikke køre 172 km fra Ruoms til Sisteron og derefter 155 fra Sisteron til Vence. Jeg skal køre i bil fra Avignon til Vence. Færdig! – Dog med en overnatning i Avignon. Klokken er 18:30. – Og nu må jeg have et kort, så jeg kan få overblik. Det er nogle år siden, at jeg har været på disse kanter i bil.

Hos Avis i Courtine får jeg overbevist ekspedienten om, at der i en Renault Clio ikke kan være en cykel, med mindre vi da lægger den ud foran en lastbil, så den bliver krøllet godt sammen. Ved afslutningen af den oprindelige telefonbestilling følte jeg mig ellers krænget ud efter at have afleveret alverdens oplysninger og numre til deres ældgamle EDB-system. Det var da lettere, hvis jeg bare kunne sætte min pegefinger på mobildisplayet for identifikation – med eller uden kørekort.

Men vi ender så praktisk med en Opel stationcar, hvor sæderne kan ligge ned. Udmærket bil, der snarest skal i parkeringshus ved Palais de Papes, for her inde bag de gamle, tykke mure i Avignon er det svært med plads til biler. Cykel med bagage udgør imidlertid et effektivt bindeled mellem parkeringen og hotellet indenfor bymuren, hvor det snarest er tid til et glas Champagne på Place de l'Horloge og derefter en solid menu på en af de lokale, som jeg allerede har kikket ud.

9. dag – 24. september

Planlagt etape:

Sisteron – Vence: 155 km

Sådan blev det:

...

Når man så har sovet godt, og har skåret i noget af den oprindelige rute, og har en dag til rådighed, og har et godt kort over egnen omkring Avignon, Carpentras med videre... så ligger det jo lige for, at tage en lille etape på det Mont Ventoux, som blev fravalgt i den første plan.

Det ligger jo lige der ved siden af. Man kan starte og slutte samme sted. Uden bagage. En strækning nord om op til toppen og så derefter lidt småbakker syd om ved Col de la Madeleine i 448 meter. Rundt regnet 30 kilometer op og 30 km ned.

Så kan man slutte med at købe et glas kirsebærsyltetøj eller noget andet i det vinudsalg, som jeg på høflig forespørgsel får lov til at parkere foran.

Som sagt er der to veje op til Mont Ventoux, en syd om og en nord om. Jeg ved ikke hvilken, som er mest udfordrende, men jeg ved, at der ikke er megen sol på nordsiden. Men jeg ved også, at der på vejen op nord om i hvert fald findes to steder med en udsigt, som jeg godt vil tillade mig at udråbe til den smukkeste – over den nedre del af Rhône-landet med alle dets kendisser indenfor begrebet Vins du Soleil: Gigondas, Vaqueyras, Cairanne, Beaumes-de-Venise og ikke at forglemme selvfølgelig de mere beskedne vine fra Côtes du Ventoux.

Senere er der tågedis, som tager til og giver lidt kulde. Opad, opad. Jeg prøver at kikke op igennem træerne på bjergsiden til højre, for at se, om jeg kan få farten af en top. – Når man så har ædt sig selv et par gange og har været nødt til at afvige fra princippet om ikke at stå af for at få noget varmere tøj på, kommer man til en plads, som man kan udråbe til at være starten på slutningen.. Er der her forinden et kort glimt af et tårn?.. Men så skal man raden rundt i en af de hårdeste stigninger og igennem flere små sving. På et svagt stigende, langstrakt stykke bliver bevoksningen mere og mere tynd.

Og lige med ét i et sving åbenbares den øverste del af bjerget. Blikket suges hen og opad over denne stejle nøgenhed af hvidgule sten. På toppen i denne massivitet står en mærkværdighed af et tårn, et bjerggudernes manifest.

Den sidste stigning er en udfordring for højdeskrækken, som overraskende nok også nu kan opleves nedefra i form af noget overvældende opadstigende. Efterfølgende er det på sædvanlig vis en oppe-fra-og-ned fornemmelse op langs det lave rækværk.



Så er toppen nået. Nedenfor har jeg fået lov til at låne en ”rigtig” cykel som baggrund. Jeg kører selv på en, der efter sigende skulle være designet af den legendariske Rijk van Stenbergen. Til venstre for mig står en herre, hvis alder jeg vil tro er lidt over 70. – Det kan nok også flytte tankerne lidt her på toppen.



I mellemtiden har jeg glemt at fortælle om min bjergkollega. Jeg mener, hans navn var Clavian eller noget lignende. Han har taget billedet ovenfor og jeg et af ham, for vi blev enige om, at er det vigtigt, at have dokumentationen i orden.

Jeg hilste på ham i farten, da jeg stod og spiste bananer i Maluchene ved etapes start og siden fulgtes vi op ad bjerget, han i sit rigtige og relativt høje racergear og jeg i mine 3-4 laveste turcykelgear. Når Clavian skulle af og tisse overhalede jeg ham, og når jeg skiftede til det varmere tøj overhalede han mig. – En udfordring på et sådant bjerg, som tages uden skellen til egne kræfter, kan betyde, at man på et tidspunkt stivner, fyldt op med syre i benene.

Op kommer man vel nok, men ikke som nummer 1. Det gør jeg så heller ikke her alligevel; min bjergkollega når toppen 25 meter foran mig. Det er ikke så vigtigt.

Bjerget ligger indhyllet i tågedis ... eller lave skyer, hvad ved jeg. Kaster man et blik ud under dem kan man hist og her se en solbeskinnet, grøn dalbund. Jeg er oppe at flyve i et forunderligt vejrlig.

Ned skal man jo. Clavian siger tak for nu. Han er begyndt at fryse. Jeg venter lidt.

Min vindjakke er borte med blæsten, forsvundet i det uvisse. – Så jeg mærker også kulden nu under nedkørslen, der starter i dette barske bjergparti med en overvældende overflade af sten i en lille mellemstørrelse, som om 100.000 Jens Vejtmænd har arbejdet her i årevis. Denne lille stenørken virker i sig selv frygtindgydende. Vejen nedad er afgrænset ved sortgule pæle. Senere på året vil her formentlig komme en sneplov.

Gennem den lave løvskov længere nede på sydsiden, slanger vejen sig i bløde sving, der er rene lækkerier for motorcykler. Jeg passerer Clavian. Han springer frysende rundt på vejen og prøver at hamre varme ind i lårene.

Nedstigningen ligger på en sådan måde, at jeg godt tør lade cyklen løbe lidt, og jeg runder de 60 km i timen. Det er stærkt nok til mig.

Længere nede støder der veje til, og jeg kommer ind i et blidt bakket, nyasfalteret terræn. Pludselig er jeg en del af et mindre cykelhold, der er på tur her omkring Col de la Madeleine. Det er virkelig en fornøjelse. Vi takker Tour de France for den gode vej. En enkelt snaksalig rytter lægger sig op på siden af mig. Vi udveksler lidt info indenfor ”hvorfra og hvortil”, samt at det er godt at bo heromkring, siger han.

Jeg giver den lidt gas og følger med i dette lokale ræs, bliver overhalet af et par seje kvinder på omkring de 60, tror jeg, rigtige bjerggryttere. Jeg tænker på parret i frugtboden ved Valence, deres valg og disse to kvinders valg... de sidste 5 år ... – og så er han der igen, min bjergkollega med en lille latter, idet han kører udenom. Han har fået varmen igen og farten af lidt cykelløb.

Jeg når tilbage til mit udgangspunkt. En rask lille rundtur på Mont Ventoux: Dagens etape: Rundt regnet 60 km.

Bilen er klar til at bringe mig mod Nice til en overnatning i Vence, hvor man kan få noget at godt spise.

10. dag – den 25. september

Denne morgen sidder jeg og læser her i den lune efterårssol i Vence. Cyklen ligger i lejebilen. – Spiser lidt frugt og drikker vand; for nu skal depoterne fyldes op igen. I dag skal jeg cykle 1,5 km i Nice Lufthavn. I morgen skal jeg ikke cykle.

Og som andre, der har kørt på Alpe d'Huez, har jeg pressens bevågenhed, her Dauphiné Libéré, formentlig godt hjulpet af den tidligere borgmester i Balazuc, Guy Boyer:

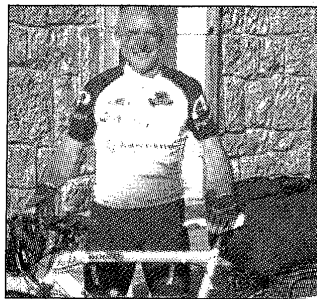
26/9/08

BALAZUC

De Copenhague à Balazuc

En 1978, Per Kaestel dit Peter, Danois âgé de 20 ans, jeta son dévolu sur le vignoble Ardèchois. Au chai des Vignerons Ardèchois à Ruoms, Georges Champetier lui mit le pied à l'étrier, aux différents échelons techniques de l'Union des Coopératives. Il apprit très vite le français, et tout aussi rapidement la culture de la vigne et du vin. Toutes les tâches l'intéressaient. Il connut comme pas un, les cavistes dans les caves coopératives, où il allait prélever les échantillons de vins sur les cuves.

En termes d'œnologie et de dégustation, il devint un expert du vin d'ici et d'ailleurs, du Rhône et de Bour-

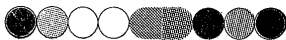


Per Kaestel, amoureux du pays.

gogne. Un an plus tard, son stage achevé, à bord d'une vieille 2 Cv, chargée de bouteilles de vins, il rejoignit Copenhague, en 4 jours. Au Danemark, il anima avec passion les clubs du vin, et trouva sa voie professionnelle, dans la gestion et l'expertise fi-

nancière des entreprises danoises. Il collabore à diverses revues œnophiles, et vient d'écrire un livre sur la philosophie économique.

Sportif émérite, il vient de parcourir à vélo, après un vol par avion à Nice, près de 900 kms, de Vence à l'Alpe d'Huez, Briançon, et Tournon sur Rhône. Et puis toujours à vélo, il est venu passer un long week-end chez ses amis de 30 ans, à la Chapoulière, à Ruoms, et à la Chapelle à Balazuc. Une dégustation des vins nouveaux s'imposait à la cave de Vogué, avant de rejoindre poussé par le mistral, Avignon, dans la soirée, et lendemain l'aéroport de Nice. □



07A-6

P.S. De kilometertal, som er anført i etaperne er udmålt efterfølgende, idet kilometertælleren i perioder var defekt. Der må derfor tages forbehold til tallenes rigtighed. De oprindelige 894 blev reduceret til i alt 743 km, og bakkerne ligger der stadig - og venter.

P.P.S: Jeg synes ikke, vi skal opfordre de overvægtige mennesker til at løbe, fordi de får smadret deres knæer og fodrødder ved det. Jeg synes vi skal hjælpe dem med at komme op på cyklen på nogle lange ture, så de kan få gang i forbrændingen. Kiloerne vil rasle af, og deres vej til et bedre selvværd vil være lettet. Skulle enkelte af dem få lyst til på et tidspunkt at cykle i bjerge, ønsker jeg hver enkelt af dem en god og sikker tur.