



Vilje Wallis

Stisyklister bør oppleve Sveits.
Det kommer kanskje ikke overraskende på deg, men enten du trenger
et siste, lille dytt for å sette retning eller sitter bestemt på gjerdet, har
vi vært på en tur i Wallis som du bør lese om.

Tekst og foto SJUR MELSÅS

SMALSTI: Martin Bütler og Petter Andreas Strøm vet å sette pris på resultatet av noen hundre års dyrehold høyt i de walliske fjellene.



Ville Wallis

TEKNIKKTERPING: Stisyklingen i Sveits byr på mange muligheter til å finslipe svingteknikk. Spesielt finslipt blir det med en guide på laget.

Sveits er dekket med fjell. Ja, i alle fall godt over halvparten av landet. Og vi snakker ikke om fjell som i runde Rondane eller Setesdalsheienes jaktmarker. Vi skal ikke kimse av våre egne fjell her i nord, men Sveits er altså landet som har Matterhorn, Eiger, Jungfrau og Piz Bernina. Navn som får klatrehistoriske forståelsegpare til å fortelle om den gangen klatring var edel dåd, best gjort med vadmekklær og tau som hjalp psyken mer enn en fallende kropp. Ingenting av dette er i tankene til meg og Petter Andreas der vi sitter på toget ut av Zürich. Utsikten som ruller forbi der vi sitter kunne like gjerne vært fra Vestfold. Hovedstaden er situert i det langt flatere nord-Sveits, og det tar noen timer å komme oss inn i det brattere lendet i kantonen Wallis, som de tysktalende sveitserne kaller den. Spesielt togturen til et av alpenes sentra Zermatt, overbeviser oss om at dette ikke blir som stisyklingen vi er vant til på

Østlandet. Toget snirkler seg oppover Matterdalen, og horisonten er ikke lenger i øyenhøyde, men seksti grader opp over oss.

Togets passasjerer utgjør et forenklet tverrsnitt av den typiske reisende til Zermatt. De største ooh'ene og aaah'ene, når nye svinger gir nye vista, kommer fra forskjellige grupper asiatiske turister, mens den andre enden av skalaen utgjøres av en værbitte tindevegleder og hans gruppe franske turister med klatrestøvler og skarpt solbrilleskille, som alle blasert sitter og later å prate om triviale ting. Mellom disse ytterpunktene sitter vi to nordmenn, og bare ler. En kameratgjeng kom på for noen stasjoner siden, med gjørmete stisykler og matchende klær. Vi smittes lett av entusiasmen deres, der de sitter med hver sin øl og debriefer det som må ha vært en nedtur på minst femtenhundre høydemeter. Vitenen om at vi skal sitte med samme

brusende følelse på samme tid dagen etterpå gir en følelse av kraftig utålmodighet og beroligende tilfredshet.

Når eier av guideselskapet Alpine Trails, Martin Bütler, samt kjæresten, Alexandra Jagnow, neste morgen møter oss med «This will be an awesome day» som andre setning etter nødvendige introduksjoner, vet vi det allerede, etter å ha lest værmeldingen og en og annen beretning om stiene vi skal gjennom i løpet av dagen.

Togturen fra Visp til Zermatt blir slått ut av støvlene av jernbanen som tar et hav av turister fra Zermatt på 1600 meter over havet til Gornergrat, en heller lite imponerende steinhaus på nesten 3100 moh. Både hva gjelder bratthet, kronglete svinger og utsikt. Første tog setter igang mot toppstasjonen halv åtte om morgenen. Vi har vært våkne en god

«Når vi triller inn på en kafé midtveis ned Mark Twainstien, noterer jeg at pekefingeren synes det er uholdbart tungt å løfte espressokoppen. Bremse mindre, altså.»

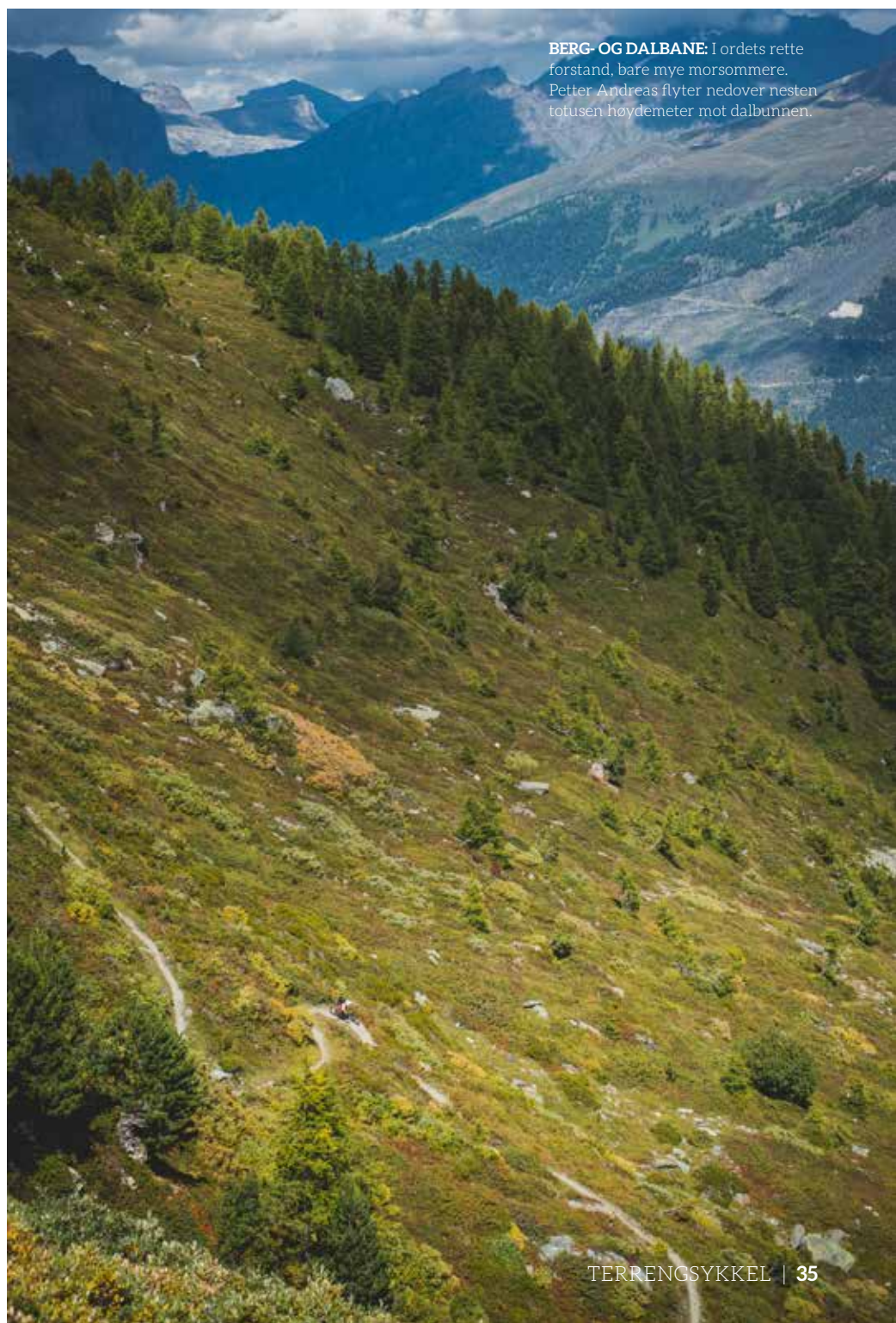
stund allerede, i desperat søken etter en åpen kiosk med kaffe og en eller annen form for karbohydrater. Nå border vi banen som skal ta oss til Sveits' kanskje mest benyttede utkikkspunkt. Ikke mange minuttene etter at vi har trillet ut fra bunnstasjonen og får øye på det ikoniske Matterhorn, enn så lenge det eneste fjellet dynket i morgensol, fyres det løs fra kameraer som på en hollywoodpremiere. Etter en liten stund går vi av ved Gornergrat, og kan med glede konstantere at vi er de eneste syklistene på dette toget. Deretter konstanteres det veldig fort at steinhaugen har en avsindig utsikt, først og fremst til Matterhorn, men Gornerbreen er ikke lite imponerende, ei heller Monte Rosa og Weisshorn's hengebreklede vegger. Martin gir oss litt tid til å kjenne på at høyden gjør oss andpustne av ingenting, før vi ruller igang på en sti bestående mer av stein enn jord. Det er september, og morgenluften på denne høyden bringer et spennende rimlag på steinene. Det tar meg bare noen hundre meter før forhjulet og jeg er uenige om retning, med meg som tapende part. Med et litt mer mistenksomt forhold til forbremsen fortsetter jeg gladelig videre, for stien er ravende morsom der den smal og humpete snirkler seg nedover fra Gornergrat, på det som passende nok kalles Panoramastien, så Mark Twain-stien ned mot Zermatt.

Stiene over Zermatt består av en tredjedel bratt, teknisk sykling på steingrunn, en tredjedel raske flytstier i akkurat passe hellende terreng, og en tredjedel bratt tungen-rett-i-munnen-sykling i skogen. Sånn sett er det mye det samme som toppturene vi er vant til her hjemme. Det er bare det at hver tredjedel er to, tre og kanskje fire ganger så lang, både i høyde og lengde. Når vi triller inn på en kafé midtveis ned Mark Twain-stien, noterer jeg at pekefingeren synes det er uholdbart tungt å løfte espressokoppen. Bremse mindre, altså.

Stiene i de sveitsiske fjellene, som mer spesifikt kalles alpinwanderwege, har flere opprinnelser og historier. Noen er dannet av dyr og gjetere, noen av romerske soldater i marsj og noen er enkelt og greit laget for turister, som har valfartet hit for å bevege seg i fjellene i over tohundre år. Her er det grov, rå makt og tidens tann som har formet stiene, men likevel er det en fryd å sykle på disse tynne linjene som er trukket på tvers av fjellsidene. De fleste svingene byr på naturlige doseringer, og steinpartiene er ikke større og mer kronglete enn at det tidvis blir utfordrende teknisk, men sjelden skummelt. Sveitserne har dog lagt ut noen utfordringer, i form av kanaler for regn- og smeltevann. Disse består av steinheller, satt på høykant i stiens fulle bredde, ti centimeter stikkende opp fra bakken. Gjerne rett etter en sving. Fint for stiene, ingen problem for

fotturistene, men når vi er på den sjettede punkteringen på bare noen timer, forbanner vi de tverrlagte steinmonstrene med språklig teft som den mest høylytte lofotfisker. Spesielt sigepunkteringen min, som jeg først oppdager etter å ha inaktivt ventet på at Petter Andreas lapper sin andre nødslange, får

meg til å banne så høyt og elokvent at turistene på toppstasjonen nok tenker seg om to ganger før de setter iveri ned stien. Om ikke annet får vi i alle fall øvd på bunnyhop-teknikken. Alt er tilgitt bare noen titalls høydemeter lenger ned, for vi ruller gjennom et stereotypisk sveitsisk, pittoresk lite gårdstun før vi bikker ned på en barnålsti som bare varer og varer. Det er bratt, det går raskt, og pekefingerene nærmer seg kritisk masse hva melkesyre angår. Men stopper gjør vi ikke, det er bare for mye moro. Så vi hoier og ler nedover lia istedet. Med omkring tre tusen høydemeter som kjennes i kroppen, spiser vi lunsj nede i Zermatt sentrum, hvor Brannvesenets Dag viser seg å være dagens begivenhet. Det rykkes ut til fiktive branner rundt



BERG- OG DALBANE: I ordets rette forstand, bare mye morsommere. Petter Andreas flyter nedover nesten to tusen høydemeter mot dalbunnen.



LOGISTIKK GJORT ENKELT: Med litt lokalkunnskap og en rutetabell er det utrolig hvor mye man kan få ut av bussystemet i Wallis.

om oss, publikum virker å elske det. Vi rømmer heller opp til Gornergrat for en runde til ned Panoramastien. Med unntak av noen fiskere og fotturister ved ihjelfotograferte Riffelsee, hvor Matterhorn speiler seg, har vi stien for oss selv hele veien ned, til kontrast fra det overfylte Zermatt sentrum. Ikke at vi klager.

Dagen etterpå starter med et studie av sveitsisk infrastruktur. Først med tog til Visp, så nytt tog til Sierre, så buss til idylliske Saint-Luc i Val d'Anniviers. Hele veien tilrettelagt for syklende, med fine stativer å henge syklene trygt på, oog personell som er glade for å se oss, selv om vi åpenbart holder igjen alle de andre passasjerene med vårt rullende logistikksirkus utgjort av sykler og bagasje. De kompakte, trivelige rommene på hotellet har solstoler plassert på egne terrasser, med uhindret panoramautsikt over den dype dalen. Gårsdagen kjennes fortsatt i kroppen. Allikevel setter vi oss ikke ned med hver vår øl og slapper av. Vi tar heller den raske kabelbanen opp over landsbyen, og jukser oss dermed til 2186 moh., før vi sykler ytterligere 250 høydemeter til en topp med

utsikt nordover mot Sierre. Vi er ennå ikke på det høyeste punktet for dagen, men herfra blir syklingen ikke lenger en topptur som sådan, men heller en lang travers rett under Pointes de Nava, en taggete rygg som peker rett mot nordryggen av Matterhorn og de omkringliggende firetusenmeterne. Selv om det går like mye opp som ned, er det varierte terrenget, den drøye utsikten og den flytende stien så underholdende at det oppleves ikke som slitsomt før vi er ferdige for dagen.

Før vi kommer dithen, skal traversen dog gjennomføres, så skal tusen nedovermeter slukes. Stien slynger seg konstant inn fra og ut mot dalen, og man skulle nesten tro den var tilrettelagt for sykling. Når vi så har kommet til enden av av ryggformasjonen, finner vi en utforkjøring i bratt skog som justerer Petter Andreas' og min tiltro til våre egne sykkelferdigheter hardt og brutalt. Hårnålssvingene her unnagjøres best ved å vippe rundt en hundre-ogtjue grader eller mer på forhjulet, helst uten å bremse farten for mye. Martin har av nødvendighet gjort det noen tusen ganger før, og mister tilsynelatende ikke fart der flytstien radbrekkes av disse retningsendringne. Jeg og Petter Andreas derimot, er i våre beste øyeblikk ute med den ene foten, men som regel skjener vi ut av stien i perfekte eksempler på manglende balanse, presisjon eller bremseevne. Ikke at vi ikke stortrives nedover. For det er selvfølgelig virkelig morsomt, og læringskurven på såkalte euro-turns er stupbratt. Jeg føler ikke akkurat at jeg har blitt en norsk Hans Rey når vi kommer ned til asfaltveien som skal ta oss ned til bussen, men selvtilliten på sykkelen er i alle fall ikke lenger på retrett.

Når Terrengsykkelen fikk invitasjonen fra Martin om å komme til Wallis, var redaksjonens samtlige hender strukket i været når det skulle utpekes en som skulle få æren av reisen. Frem til datoen for turen ble nærmere undersøkt. Tilbake på hotellet kan vi nemlig etter en bedre middag sette oss ned i peisestuen med lokalt øl og VM i Hafjell, som foregikk mens vi traverserte Pointes de Nava, på reprise. Å gå glipp av VM på hjemmebane føles helt greit, selv der vi sitter målløse av Mullalys og Ratboys nesten-seire.

Neste dag starter grytidlig for å nå første heis til Illhorn, og det merkes at det lokale ølet var like godt som VM-sendingen var underholdende. Først litt av gårde i stolheisen slipper hodepinen taket. Høydemetrene opp videre går veldig, veldig tregt.

«Nye 300 høydemeter gjøres med syklene på ryggen. Og fra toppen skal vi iverksette den drøyeste nedfarten jeg kan huske å ha gjort på sykkel noen gang.»

Og når vi skal ta tak i hårnålsteknikken vår fra dagen før, på det som ikke lenger er barnålssvinger med myk skogbunn som krasjmatter, men heller teknisk og bratt steinsti, er det ikke mye som sitter igjen i muskelminnet. Altfor ille ute er vi nok allikevel ikke, for vi kommer oss ned den tekniske stien til Illsee helskinnet, til og med uten punkteringer. Gårskvelden har heldigvis sluppet taket helt idet vi tar fatt på neste motbakke. Nye 300 høydemeter gjøres med syklene på ryggen. Og fra toppen skal vi iverksette den drøyeste nedfarten jeg kan huske å ha gjort på sykkel noen gang. Nær totusen høydemeter utelukkende på smalsti



MØRKT, MEN IKKE DUNKELT: Petter Andreas Strøm plages ikke så mye av at utsikten forsvant idet han kom inn i brattskogen.

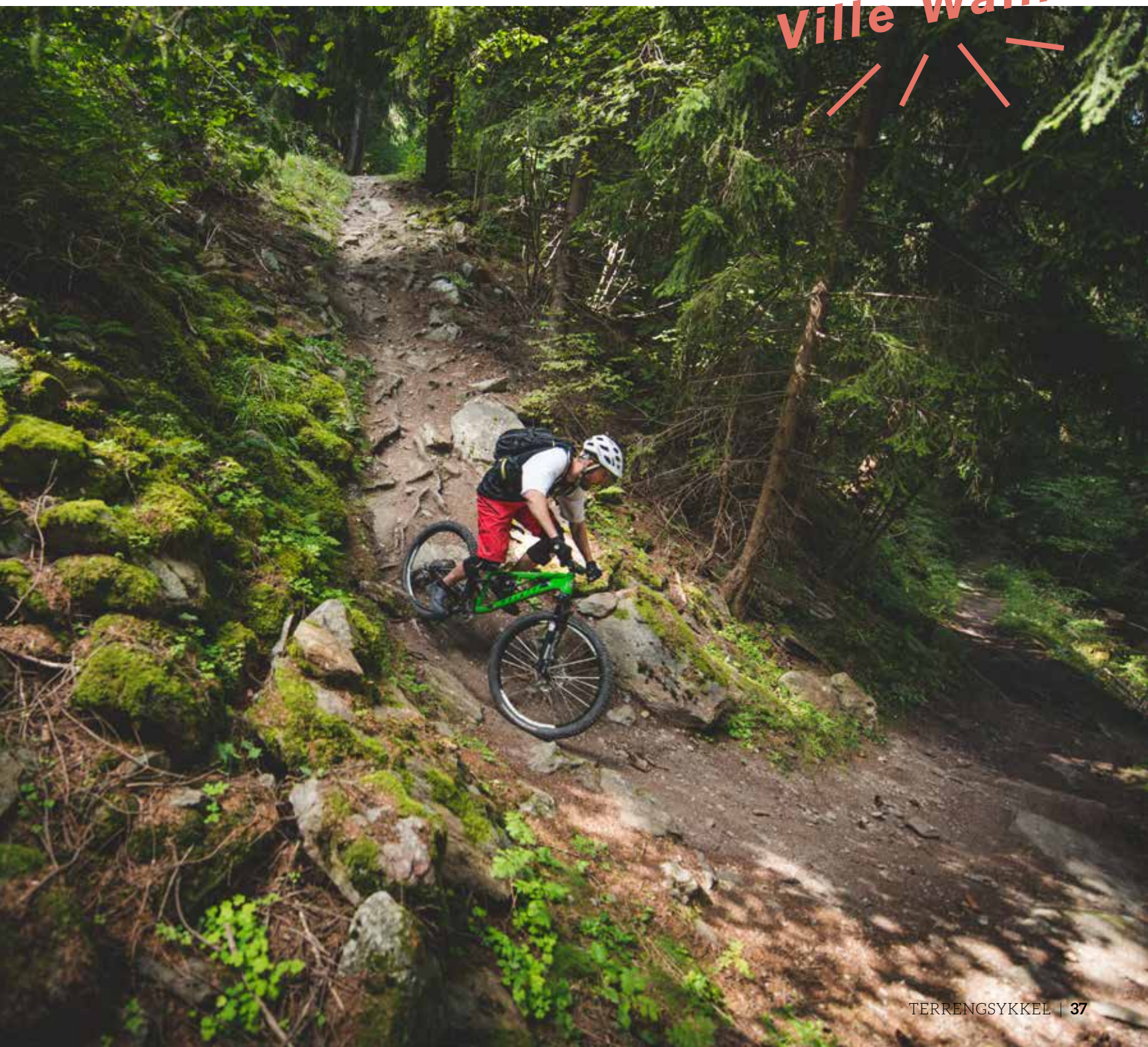
er vanskelig å beskrive. Legg til utsikt som tatt ut av The Sound of Music for hver pustepause, og det blir temmelig umulig. Men at enhver stisyklist bør unne seg en slik opplevelse er nok godt innenfor. Stien er markant inndelt i forskjellige terreng, underlag og omgivelser. Over tregrensen får vi svære steinheller, små rullesteiner, flytsti med smadret grus og store sva. I og under tregrensen føles det som om vi svever over barnålstier, rotknot, mosekledd steiner og til slutt jord, med akkurat nok hold til at vi kan gi jernet gjennom de naturlige doseringene. Underveis har vi følelsen av at stien aldri tar slutt, men vel nede føles det som om det ble unnagjort

altfor fort.

Der vi sitter med fårete smil på togstasjonen i Leuk, med hver vår boksøl, og ser opp til det svære fjellet bak oss, fra hvor vi har kommet oss ned på sykler, er det helt greit at dagen egentlig er over. Toget vi venter på er ennå en stund unna. Heldigvis, skal det vise seg. Tilfeldigvis bikker samtalen til stisyklingen rundt Leukerbad, og når Martin spør om vi føler oss shipshape fortsatt, er vi kvikke nok til å istemt svare ja, selv om det kanskje er en tøyng av sannheten. Så sitter vi brått på bussen til Leukerbad istedet.

Det begynner å bli sent på dagen, og det er bare

Ville Wallis





SUPERMANNFØLELSEN: Stiene over Leukerbad består utelukkende av flyt, og på en sykkel er det som å fly lavt.

ville Wallis

«Så godt som alle disse stiene gruser våre hjemmestier på alle vis.»

oss på gondolen til Rinderhütte. Petter Andreas, hvis jobb er å se rask ut foran kameraet, er for lengst dedikert tilnavnet Poster Boy. Idet han nå på mystisk vis har punktert for femte gang på en dag, denne gangen på asfaltveien til heisen, er tilnavnet endret til Puncture Boy. Gondolen går med til å lappe og skifte slange, og vi setter umiddelbart igang med stien ned av fjellet. Det tar bare noen meter før historiene jeg har hørt om området viser seg sanne. Stien er en drøy halvmeter bred, ren og fin jord som gir godt grep mot dekkene, og den smyger seg ned den ellers grønnkledde åssiden med slak helling og oversiktlige svinger som tillater høy fart. De eneste vi møter, er kuer som holder seg unna stien. Vi drønner på nedover, i det som etterhvert blir et ritt

mot uværsskyene som samler seg. Tilbake i Leuk har vi unnagjort nye 1700 høydemeter på flytsti som ikke kunne vært en bedre kombinasjon med dagens første tur, og vi kan se opp på fjellene, hvor det nå foregår tordenstormer.

Vi overnatter på et hotell i Grimentz, tilbake i Val d'Anniviers, før det som skal bli oppholdets høyeste tur. Men der jeg sitter på terrassen etter en sårt trengt middag, og ser opp mot fjellene, hvor det fortsatt slår godt om seg med lyn, aner jeg at morgendagen vil føre med seg annet enn alpint terreng. Ved frokosten morgenen etter, bekrefter Martin dette, og det som ellers skulle vært en dag med stramt tidsskjema for å komme oss ned

av fjellet tidsnok, har brått blitt en mer avslappet laissez-faire. Nå tar vi oss god tid til frokost, og ruller ned i den autentiske gamlebyen i Grimentz for å se oss rundt, før vi tar bussen til Visp. Derfra kan vi leke rundt i lavereliggende terreng, via bussystemet og forskjellige heissystem. Innen dagen er omme har vi unnagjort noen tusen høydemeter igjen, opp såvel som ned. Etter turene vi har unnagjort de siste dagene, er ikke denne dagen like minneverdig, men tanken på at disse stiene er Martins nødløsninger er absurd. Så godt som alle disse stiene gruser våre hjemmestier på alle vis.

For hver gang siden vi kom har Martin vært heller rolig når vi har blitt lamslått av utsikter og landskap, og heller pratet om den siste dagen vår. Kvelden før tok vi gondolen opp til Bettmeralp, hvor vi overnattet. Og nå, etter å ha spist frokost, skal Martin åpenbart servere oss oppholdets indrefilet. Vi tar en siste gondol opp til Bettmerhorn, mildt bekymret, der vi sitter i tåkehavet. Ut av topstasjo-

GO LOAM

ATLAS | © CINCH

 **RACEFACE**

RACEFACE.COM/CINCH

www.deler.no

nen letner det, og Aletschgletscher, alpenes største isbre, viser seg som en hundrefelts motorvei i is og stein. Det gjør forøvrig også den utfordrende, steinete stien vi skal ned, men for noen minutter blir vi bare stående og stirre på utsikten.

Dette er ikke en tur du gjør for å avslappet kunne nyte flytstier, eller for å lære din bedre halvdel å sykle sti. For å si det pent. Det er enten teknisk eller bratt, stedvis begge deler, og hele veien tilbake til espressoen og strudelen i Bettmeralp er underlaget stein oppå stein. Men som i Zermatt er det i all hovedsak innenfor hva en erfaren stisyklist kan forsere, og selv om vi kanskje ikke beveger oss med grasiøse bevegelser, er det utfordrende moro. Etter kaffe og kaker i Bettmeralp er det på tide å komme oss til toget som tar oss til flyplassen, og for første gang på turen til Sveits, lar jeg kameraet få ligge i sekken, og vi kan nyte de siste tusen høydemetrene uten andre pauser enn de bremseskiver og bremsefinger trenger.



LANGT NED: Selv når to tredeler av utforkjøringene er gjort, og tregrensen er nådd, er det luttet glede i at det ennå er lenge igjen før nedturen er over.



Wallis

De språklig forvirrede sveitserne har også et fransk navn for kantonen, nemlig Valais, som kanskje klinger lettere for de med større kjennskap til Sveits i en skikontekst. Wallis ligger sørvest i landet, grenser til Frankrike og Italia, og er et rent alpeområde med topper på over 4000 meter. Dette gir tørt og varmt klima i dalene, som er plastret med et enormt heisnettverk. Sammen med den sykkelvennlige infrastrukturen ellers, utgjør kantonen en ideell terrengsykkeldestinasjon.

Det er dog sterkt anbefalingsverdig å hyre en guide, spesielt om du ønsker å få med deg det beste som er å finne av høyfjellsstier. Sveitserne har en egen rangstige for sine sykkelguider, slik som vi i Norge har for breførere og klatreinstruktører, og ved siden av bonusen ved å ha med en lokal på tur øker dermed sikkerheten også. Vi reiste med Alpine Trails, som holder hus i Visp.

SLIK KOMMER DU HIT: SAS flyr til Zürich, Genève og Basel, Norwegian flyr til Genève. Sveits har det tettest utbygde jernbanenettverket i verden, og du kommer deg uansett raskt og lett videre til Wallis på noen timer. Rundt i kantonen er både tog og busser tilrettelagt for sykler med relativt normal dekkbredde, la oss si opp til 2.5 tommer.