Mit dem Fahrrad durch Kolumbien auf der Spur der Frage: Warum bringt dieses Land so viele herausragende Radprofis hervor?

Bericht für die Heinz-Kühn-Stiftung

Reise- und Recherchestipendium

Text: Jannik Jürgens

Fotos: Remy Vroonen

Auf einmal war es komplett still in diesem Land, in dem eigentlich immer und überall Liebeslieder aus Lautsprechern plärrten, Straßenhändler Avocados anpreisten und Motorradfahrer auf der Hupe improvisierten. Im Anstieg zum *Alto de Letras*, auf 3.340 Meter Höhe, war nur noch Stille und Nebel. Ich schloss die Augen, atmete tief ein und dachte, ich könnte ewig weiterfahren.

Seit drei Tagen waren wir mit dem Fahrrad unterwegs. Mein Kumpel Remy und ich, auf dem Weg von Bogotá nach Cartagena. Insgesamt wollten wir 1.200 Kilometer und 15.000 Höhenmeter fahren und halb Kolumbien durchqueren. Wir hatten ein Zelt dabei, Schlafsäcke, eine Kamera und einen Notizblock. Auf unserem Weg wollten wir herausfinden, warum es immer wieder so herausragende Radprofis hervorbrachte. Rigoberto Uran, Egan Bernal und Nairo Quintana hatten in den vergangenen Jahren alle großen europäischen Rundfahrten gewonnen und ein ganzes Land mit dem Radsportfieber infiziert. Was war das Geheimnis dieses Erfolges?

Der *Alto de Letras* ist der längste asphaltierte Pass der Welt. Von Mariquita schraubt er sich 80 Kilometer lang die Zentralkordillere der Anden hinauf, zwischendurch fällt die Straße wieder ab, dann wieder hinauf, wie eine endlose Treppe, bis in die Wolken. Unten zeigte der Radcomputer 37 Grad, es wuchsen Palmen, Mais und Yukka. Später fuhren wir durch Kaffee-, Avocado- und Bananenfelder. Ganz oben dominierten Farne, Gräser, Moose und Frailejones, jene wundersamen Korbblütler, die im Jahr nur einen Zentimeter wachsen und von den Indigenen „riesige Mönche“ genannt werden. Ihre Statur konnte im Nebel leicht mit den Missionaren aus der Kolonialzeit verwechselt werden. Einige dieser Mönche waren drei Meter groß. Sie mussten seit Urzeiten hier stehen.

Es war bereits unser zweiter Tag im längsten Anstieg der Welt. Am ersten Letras-Tag hatten wir einen Anfängerfehler gemacht. Wir waren so motiviert, dass wir aus Mariquita mit Volldampf in den Berg fuhren, um 12 Uhr mittags, und ganz vergaßen, zu essen. Dabei waren wir schon den ganzen Morgen unterwegs, hatten Honda hinter uns gelassen, die Stadt am Rio Magdalena, in der die Spanier einst Schiffe mit Gold, Kaffee und anderen Schätzen beluden und nach Barranquilla an die Karibikküste schickten. Der 1.600 Kilometer lange Rio Magdalena war auch der Fluss, auf dem Alexander von Humboldt durch die Anden reiste.

Im Anstieg ging dann irgendwann gar nichts mehr. Der Hungerast schlug zu. Die Beine leer, der Kopf müde, jeder Tritt verzweifelter. Die Versuchung war groß, sich an einen Laster zu hängen, die vollgeladen mit Kartoffeln, Ananas oder Avocados den Berg hochjuckeln, aber nein, das wäre Betrug gewesen, Motordoping sozusagen. Um Doping wird es in dieser Geschichte auch gehen, aber dazu später.

Wir suchten ein Restaurant, doch entweder war die Küche geschlossen oder noch unendliche Kilometer entfernt. Mir ging ein Zweifel durch den Kopf: Würden wir es vielleicht gar nicht schaffen, Kolumbien mit dem Rad zu durchqueren? Waren die drei Kordilleren zu hart für uns?

Ich musste an Efrain Forero denken. Der Radsportler aus Zipaquira hatte sich schon im Jahr 1950 in den Kopf gesetzt, den *Alto de Letras* mit dem Fahrrad zu erklimmen. Die Straßen bestanden damals aus Steinen, Schlamm und Löchern und niemand traute Forero die Auffahrt zu. Im Gegenteil. Die Leute dachten, dass eine solche Anstrengung unweigerlich zum Tod führen würde.

Forero hatte erst ein Jahr zuvor mit dem Radfahren angefangen. „Ich las damals alles über Radsport, was ich in die Finger bekam“, sagte er in einem Interview mit dem Journalisten Matt Rendell. „Dabei bin ich auf die Tour de France gestoßen und die Mythen über die Alpen und die Pyrenäen. Ich dachte mir: Mit einer Landschaft wie in Kolumbien müssen wir auch so etwas

veranstalten.“

Die Überquerung des *Alto de Letras* sollte beweisen, dass eine Rundfahrt in Kolumbien möglich war. Forero fuhr die gleiche Strecke wie wir. In Padua machte das Begleitauto kehrt, der Fahrer fand die Strecke zu gefährlich. Forero fuhr weiter und weiter, führte Selbstgespräche, als er in die nebligen Höhen gelangte. Er schaffte es bis auf den Gipfel und dann weiter nach Manizales.

Nach einer Kurve gelangten wir zu einem Haus mit grünem Dach und gelben Wänden. Auf der Veranda stand ein Tisch, darauf ein Haufen Orangen, eine Saftpresse und ein Dutzend Bananenstauden. Die Besitzerin des Hauses trat aus der Tür, musterte uns mitleidig und verkaufte uns zehn Bananen und fünf Gläser Saft. Gestärkt fuhren wir weiter bis Fresno, einem Dorf in dem jeder Jugendliche einen Motorroller besitzen musste oder gleich zwei und damit Runden drehte. In einem Restaurant verspeisten wir zwei Grillhähnchen, einen Berg Kartoffeln und sahen einem Jungen zu, wie er versuchte, einen Fahrradreifen zu flicken. Der Vater saß auf einem Plastikstuhl und gab Anweisungen.

Nachdem Forero den *Alto de Letras* überquert hatte, überzeugte er die Tageszeitung *El Tiempo*, die erste Kolumbien-Rundfahrt zu organisieren. Drei Dutzend Fahrer und Forero starteten im Jahr 1951 die Rundfahrt. Fortan wurde er *El Zipa indomable* genannt, der unbezwingbare aus Zipaquira. *El Zipa* arbeitete auch nach seinem Sieg in einer Limonadenfabrik. Er musste sich von seinem Chef die Erlaubnis holen, um an Rennen teilzunehmen. Seine Mutter begleitete ihn bei jedem dieser Rennen. Nach einem Sturz fand sie ihn, halb bewusstlos im Straßengraben liegend, aber anstatt sich um ihn zu sorgen, setzte sie ihn aufs Fahrrad, und flüsterte ihm ins Ohr: „Das nächste Mal bremst du gefälligst vor der Kurve!“ Ich hätte *El Zipa* gerne gefragt, wie er sich fühlte auf diesen elendslangen Etappen, auf den Straßen, die aus Faust großen, losen Steinen bestanden. Doch das ging nicht mehr. Er starb im September 2022.

Nach unserer Pause fuhren wir weiter und bewunderten die Wolken. Ein weiteres, schneebedecktes Gebirge türmte sich spiegelverkehrt über den Anden auf. Dabei war dieses eine, echte Gebirge ja schon mehr als genug. Seit jeher zogen die Gipfel die Menschen in ihren Bann. Sie waren der Grund, warum Kolumbien seit mehr als 70 Jahren eine Form von Radsportlern hervorbringt: Kletterspezialisten. Ihre Landsleute nannten sie liebevoll *Escarabajos,* Käfer, denn nur Käfer konnten Wände und Mauern erklimmen, dank der klebrigen Haare an den Beinen. Käfer bewegten sich leichtfüßig in jenen Höhen, in denen normalen Menschen längst die Puste ausgegangen war.

Am Abend des zweiten Tages, die Sonne ging gerade unter, kamen wir nach Padua auf 2.000 Meter Höhe. Wir übernachteten in einem Hotel am Ortseingang mit gut 40 Zimmern. Keines hatte einen Schlüssel. Die Rezeptionistin meinte, wir seien ohnehin die einzigen Gäste. Die Dusche war kalt. Wir gingen ins Zentrum des Dorfes, wo es eine Bude gab, in der ein Mann Rippchen, Buletten und fettige Würste anbot. Wir stopften uns voll und gingen früh schlafen.

Am nächsten Morgen hing Nebel in den Bergen. Je höher wir fuhren, desto kälter wurde es. Die Straße schlängelte sich um Felsblöcke, überquerte Bergrücken und überwand Schluchten. Die entgegenkommenden Lastwagen rochen nach verbrannten Bremsbelägen, der Atem stieg in Wolken vor unseren Gesichtern auf und als ein Schild zeigte, dass es noch acht Kilometer bis zum Gipfel sind, begannen die Rückenschmerzen. Ein Stechen im unteren Rücken, genau dort, wo er am empfindlichsten ist.

Als Alexander von Humboldt durchs heutige Kolumbien reiste, beobachtete er die Menschen und zog daraus Schlüsse. Humboldt sah, dass die Menschen am Rio Magdalena nackt herumliefen und

er sah, dass sie in der Hochebene Bogotas fein gewebte Ponchos trugen. Die Berge, so dachte Humboldt, würden die Menschen zum Arbeiten erziehen. Anders als in der warmen Ebene, müsse der Mensch den Boden in den Bergen fruchtbar machen und Ponchos weben, um sich gegen die Kälte zu schützen. Humboldt meinte gar, dass die Menschen in den Ländern, wo heiße und kalte Landstriche sich abwechseln, zu höherer Geisteskultur gelangt waren.

Ich war mir nicht sicher, ob das stimmte. Was stimmte: Um einen Berg mit dem Fahrrad hinaufzufahren, musste man sich anstrengen. Insbesondere, wenn es der *Alto de Letras* war. Eben deswegen waren die Kolumbianer so gut im Radsport. Sie trainierten seit ihrer Kindheit auf den steilsten Straßen und, was einen großen Unterschied machte, in den höchsten Bergen. Viele von ihnen lebten auf 3.000 Metern Höhe. Wie die Marathonläufer aus Kenia und Äthiopien hatten sie einen natürlichen Vorteil gegenüber Fahrern, die im flachen Europa aufwuchsen. Ihre Körper waren seit Generationen an die Berge angepasst, seit der Geburt befanden sie sich im Höhentrainingslager. Aufgrund des geringeren Sauerstoffanteils in der Luft musste der Körper mehr rote Blutkörperchen produzieren. Dadurch wurde die Sauerstoffaufnahmekapazität des Blutes erhöht und der Sauerstofftransport verbessert. Das kam ihnen zugute.

Für alle anderen bedeutete das, dass sie sich akklimatisieren mussten, wenn sie nach Kolumbien

kamen. Remy und ich hatten vor unserer Radreise zwei Wochen in Boyaca verbracht, der Heimat des Radprofis Nairo Quintana. Er hatte die Italien-Rundfahrt gewonnen und war in der Region ein Star. Zusammen mit der Regierung hatte er ein Radsport-Nachwuchsprogramm auf die Beine gestellt.
Talentierte Kinder und Jugendliche bekamen ein Fahrrad, wurden trainiert und konnten an Rennen teilnehmen. Die besten wurden in ein Auswahlteam berufen, das auch Rennen in Europa bestritt. Viele Kinder träumten von einer Karriere in Europa. Mit dem Geld, das sie als Radprofi verdienen würden, könnten sie ihr Leben verändern und ihre Familie ernähren.

Fernando López, Direktor des Programmes „Boyaca Raza de Campeones“, beschrieb es mir so: „Wir haben eine Reihe von Sportschulen, an denen etwa tausend Kinder im Departement trainieren. Die Trainer führen die Einheiten mit den Kindern durch, schreiben einen Trainingsplan und bereiten sie auf die Rennen vor. Außerdem bekommen die Kinder ein Fahrrad. Die Saison besteht aus 20 Rennen im Jahr, die in unterschiedlichen Städten und Gemeinden des Departements stattfinden. Die Kinder und Jugendlichen treten, je nach Alter, in sieben Kategorien an. Wir kümmern uns um die Verpflegung und die Preise, wir stellen einen Krankenwagen bereit, sperren die Straßen ab und sorgen dafür, dass die Strecken in einwandfreiem Zustand sind.“

„Wer viele Rennen gewinnt und die ganze Saison über erfolgreich ist, wird in eine Mannschaft berufen, in der die besten Talente fahren. Diese Talente heben sich in ihrem Wesen und in ihrer Gesamtleistung von den anderen ab. Sie sind extrem diszipliniert, trainieren gewissenhaft und identifizieren sich mit dem Verein und dem Team. Wir waren mit der

Jugendmannschaft dieses Jahr in Spanien und haben einige Rennen gewonnen."

Einer von den Siegern war Guillermo Martínez. Er war 18 Jahre alt und hatte ein Bergzeitfahren in Spanien gewonnen, obwohl er noch nicht so lange im Trainingsprogramm ist. Früher war er Läufer. Sein Talent ist sehr groß, sagte Fernando Lopéz und er denke, Martinez sei einer der besten Jugendfahrer, die das Land habe. „Außerdem ist er ein bescheidener Kerl, der weiß, was er will. Er kann es weit bringen mit Disziplin, Demut und harter Arbeit.“

Am nächsten Tag trat Guillermo Martínez bei einem Rennen an. Wir schauten uns an, wie die Jungs durch das Dorf Soatá flitzten, zehn Runden dauerte das Rennen und am Anfang jeder Runde stand eine gnadenlose Rampe, die einige von ihnen hochflogen. Am Ende wurde Guillermo Vierter. Er war mit dem Ergebnis zufrieden, denn die Saison lief schon lange und die Müdigkeit war groß.

Später besuchten wir Guillermo bei seinen Eltern, die einen kleinen Bauernhof bewirtschafteten auf 3.000 Meter Höhe. Sie bauten Kartoffeln, Bohnen und Baumtomaten an. Außerdem hatten sie drei Kühe. Guillermos Mutter war so aufgeregt, dass sie in der Nacht zuvor nur schlecht schlafen konnte, weil sie nicht wusste, was sie für uns kochen sollte. Es gab Lachs, Avocado und Reis. Guillermos Vater war stolz auf seinen Sohn, seine Mutter sowieso. Sie freuten sich, dass er im nächsten Jahr für ein Schweizer Radsport-Team fahren würde. Die Trauer darüber, ihren Sohn nicht mehr in der Nähe zu haben, verbargen sie.

In dem Programm in Boyaca lernten die Talente auch, wie gefährlich Doping sei, sagte Fernando Lopéz. Denn jene

Talente, die nicht gut genug waren, versuchten es oft mit Doping. Auch unter den guten Talenten fanden sich immer wieder Dopingfälle. Kolumbien führt die Liste mit den erwischten Doping-Sündern im Radsport an. Daran waren nicht nur die Fahrer schuld; oft war Doping als System in den Teams institutionalisiert. Das Schuldbewusstsein war kaum ausgeprägt, es gab kaum Kontrollen und dem Anti-Doping-Labor war seit einigen Jahren die Akkreditierung entzogen worden. „Das ist ein riesiges Thema. Wir versuchen, unsere Talente davor zu bewahren“, sagte Lopez.

Mit den Rückenschmerzen am Alto de Letras hatte ich nicht gerechnet. Ich stieg vom Fahrrad ab und versuchte, die Wirbelsäule zu dehnen. Remy fuhr noch ein paar Hundert Meter weiter unten vor sich hin. Wir hatten unterschiedliche Rhythmen. In den Bergen fuhr ich viel schneller, denn Remy war in diesem Jahr erst 400 Kilometer Rad gefahren. Außerdem hatte er mit Anfang 20 zwei Herzinfarkte und nun steckte ein Defibrillator in seiner Brust, aber das war eine andere Geschichte (https://www.deutschlandfunknova.de/beitrag/remy-sein-koerper-laesst-ihn-im-stich-die-aerzt-innen-auch). Rémy wollte sich seine Leidenschaft für das Radfahren nicht nehmen lassen, auch nicht von Ärzten, die ihm sagten, dass er keinen Sport mehr machen dürfe. Ich versuchte, mir keine Sorgen zu machen.

Als ich wieder auf dem Fahrrad saß, ging es besser voran. Die letzten Kilometer bis zum Gipfel waren nicht mehr so steil und die Schmerzen ließen nach. Die Straße zog sich wie eine langgezogene Rampe zum Dorf Letras, das aus einem Polizeiposten, einer hölzernen Kirche, einem Restaurant und ein zwei Krimskrams Läden bestand. Ein Mann lud Milchkannen in einen Geländewagen. Es war kalt und die umliegenden Berge verschwanden in einer Suppe aus Nebel und Wolken.

Die Hitze und die Kälte, die unüberwindbaren Berge, all das machte die Faszination für den Radsport in Kolumbien aus. Die vergilbten Fotos von dünnen Rennradreifen im knöcheltiefen Matsch, von Fahrern, die mit geschultertem Fahrrad Flüsse durchwaten, von geschundenen Körpern, verbrannten Gesichtern, vor

Bewunderung jubelnden Zuschauern, all diese Bilder zeigten die Euphorie, die der Sport bei der ersten Kolumbien-Rundfahrt auslöste. Niemand hatte damit gerechnet. Doch die Rundfahrt zeigte noch etwas darüber hinaus.

In den 1950er Jahren zerriss die Gewalt das Land. Liberale und Konservative kämpften um die Macht und steckten das ganze Land in Brand. Es kam zu Massenexekutionen in der Hauptstadt, jeder musste seine Seite wählen. Einfluss wurde mit Geld, Blei und Blut gekauft. Die erste Rundfahrt fand mitten im Bürgerkrieg statt. Innerhalb von zehn Jahren starben 180.000 bis 300.000 Kolumbianer.

In dieser Phase brachten die Radfahrer die Menschen zum Träumen. Sie zeigten, dass die Straßen dieses Land sie miteinander verbanden, dass die Berge, Dschungel und Küsten zu einem Gebilde gehörten. Die Rundfahrt war ein Symbol: Dieses Land, diese Nation existierten.

Ich wollte schnell durch das Dorf Letras fahren, doch eine Stimme hielt mich zurück: „Warte, warte, wir haben Kaffee und Kuchen für dich!“ Es war Brayan Chaves, der sieben Jahre jüngere Bruder von Radsport-Profi Esteban Chaves. Er hatte eine Gruppe von Rad-Touristen auf den *Alto*

de Letras geführt. Chaves freute sich wie ein Kind, dass ich mit Gepäck und schwerem Fahrrad hochgefahren war. „Wir haben deinen Kumpel weiter unten getroffen und ihn mit Müsliriegeln versorgt“, sagte er. Ich bekam ein Stück Kuchen, zwei Bananen und einen brühend heißen Kaffee in die Hand gedrückt. Er erzählte von der Stiftung seines Bruders, die das Ziel hatte, finanziell schwache Kinder und Jugendliche auf ihrem Weg zum Radprofi zu unterstützen.

Die Gruppe bestand neben Chavez aus einem Holländer, einem Kolumbianer und einem Spanier. Die drei standen mit steifen, schneeweißen Fingern, zitternden Oberkörpern in einem zugigen Haus. Der Holländer schien die Erschöpfung und die Kälte am besten wegzustecken. Er lebte seit längerer Zeit in Kalifornien und erzählte, dass er im vergangenen Jahr mit Annemiek van Vleuten, Tour-de-France-Siegerin und Weltmeisterin, in Kolumbien geradelt sei. Der Kolumbianer war zu erschöpft zum Reden und der Spanier sagte, ihm sei in seinem ganzen Leben noch nicht so kalt gewesen. Sie hatten den Anstieg an einem Tag bewältigt, Remy und ich an zwei. Wir freuten uns, dass wir oben waren.

Die Gruppe stieg in einen Bus und fuhr zu den heißen Quellen zwanzig Kilometer vom Gipfel

entfernt. Ich wartete auf Remy. Es fing an zu regnen, die Temperatur sank auf sieben Grad. Der *Alto de Letras* selbst war eine Enttäuschung, kein Gipfel, eher eine schlammige Hochebene über die Plastiktüten wehten. Gäbe es da nicht dieses Schild „3.680 Meter über dem Meer“, man könnte meinen, man stände auf dem Parkplatz des Wuppertaler Recyclinghofes.

Ich zog alles an, was ich in meinen Packtaschen fand: Pullover und Daunenjacke, Regenjacke, Regenhose, Überschuhe, Handschuhe und die Kapuze über den Helm. Remy war mittlerweile oben angekommen, hatte zwar keine Regenhose dabei, aber stürzte sich umso mutiger in die Abfahrt. Eine Dreiviertelstunde später rollten wir in unser Hotel und ließen uns in die Thermalquellen bei Manizales fallen. Der größte Brocken der Reise war geschafft.

Am nächsten Tag war Remy krank. Wir hatten beide mit einem Infekt zu kämpfen, aber jetzt hustete er so stark, dass an Weiterfahren nicht zu denken war. Wir legten einen Ruhetag in Manizales ein. Die Stadt lag auf einer Bergkette. Um ins Zentrum zu kommen, ging es steil bergauf und so verwandelte sich der Ruhetag in eine Bergetappe. Wir fuhren durch brausenden Verkehr bis zur Kathedrale, wo wir eine alte Frau trafen, die ein Baseballcap, eine Schutzbrille und eine offensichtlich gefälschte goldene Armbanduhr trug.

Doña Gloria erzählte uns, dass sie seit 50 Jahren den Menschen die Schuhe putze. Sie betrieb einen kleinen Stand mit Sonnenschirm, Stuhl und Trittstufe und dort, wo die Menschen ihre Schuhe abstellten, hatte die Zeit ein Loch in die Eisenplatte gefressen. Die 73-Jährige lebte von umgerechnet zehn Euro am Tag. Sie wollte unbedingt unsere Schuhe putzen, doch das kam uns merkwürdig vor. Remy machte Fotos von ihr und wir gaben ein Trinkgeld.
Manizales war die Hauptstadt von Caldas, einem der drei Departamentos, die das Kaffee-Dreieck im Herzen Kolumbiens bilden. Die Bauern pflanzten fast ausschließlich Arabica-Bohnen an, die

zum Beispiel nach Nuss, Schokolade oder Heidelbeere schmeckten. Für den Kaffeeanbau waren die Wetterbedingungen ideal. Subtropisches Hochlandklima sicherte 13 bis 23 Grad, die Luftfeuchtigkeit war hoch und in den Monaten März bis Mai und September und November ergoss sich Regen sintflutartig über das Land.

Auch Anfang Dezember regnete es noch heftig, doch daran dachten wir nicht, als wir unser Zelt in einer kleinen Senke vor dem Hostel einer Kaffee-Hacienda aufbauten. Der Ort versprühte Magie. Das koloniale, einstöckige Gebäude hätte einem Roman von Gabriel Garcia Marquez entsprungen sein können. Auf der Veranda hingen Hängematten. Blauscheitelmotmots und Ameisenpittas schwirrten durch Bananenstauden, Hochlandkolibris saugten an Zuckerwasser, dazu kamen Rotstirnsittiche, Tukane, Schwalben, Tangare. Ich kannte mich nicht mit Vögeln aus, aber ein Buch beschrieb die verschiedenen Arten. Es gab mehr als 1.800 Vogelarten in Kolumbien. Innerhalb einer halben Stunde hatte ich ein Dutzend gesehen.

Am nächsten Tag hatte sich Remys Husten beruhigt, so dass wir unseren Weg fortsetzen konnten. Wir kamen nach Medellín, wo wir Carolina trafen, eine Freundin, die ebenfalls Journalistin war. Sie zeigte uns eine Tango-Bar, den Kulturpalast und das menschliche Gewimmel im Zentrum der Stadt. Als wir von unserer Route erzählten, warnte sie uns vor den Orten Tarazá und Cáceres im Norden Antioquias. Sie hatte dort gerade zwei Workshops gegeben für die Wahrheitskommission und die Leute berichteten von den Massakern zwischen Guerilla und Paramilitärs. „Für die Leute dort ist der Konflikt längst nicht vorbei. Die bewaffneten Gruppen sind nach wie vor aktiv“, sagte Carolina. Sie gab uns einen Tipp: „Meidet die Häuser, auf denen die Schriftzüge sind.“

Medellín lag in einem Talkessel. Um die Stadt in Richtung Norden zu verlassen, hatten wir uns den *Alto de la China* ausgesucht, eine 12 Kilometer lange Steigung, die gleich am Anfang mit Rampen von 15 Prozent lockte. Die steilste Stelle hatte 18 Prozent, unter sieben fiel sie nie. Im kleinsten Gang wuchteten wir uns hinauf. Weiter unten hörte ich Remy husten. Medellín verschwand im Dunst. An einem Hang patrouillierten Soldaten.

Nachdem wir die Steigung geschafft hatten, durchquerten wir das ländliche Antioquia. Die Straße schlängelte sich über Hügel und auf den Wiesen grasten Kühe. Bauern hatten Plastiktunnel gebaut, damit die Tiere den feuchten Boden nicht zertrampelten oder im Matsch versanken. Am Abend erreichten wir Santa Rosa de los Osos und Remys Vorderrad drehte sich nicht mehr richtig.

Der Nabendynamo musste einen Schlag abbekommen haben oder es war ein Materialfehler, denn Remy hatte das Gerät erst vor der Reise einbauen lassen. Am nächsten Morgen suchten wir den einzigen Radladen des Ortes auf. Er hieß *El Gato*, die Katze, und anderthalb Stunden nach Beginn der Öffnungszeiten ließ sich der Eigentümer blicken. Er hieß Hugo und wurde die Katze genannt, weil er Augen mit schlitzförmigen Pupillen hatte. Sie funkelten grünblau. Schon sein Vater hatte diesen Spitznamen getragen. Hugo liebte uns, weil wir Radfahrer waren und wir merkten sofort, dass er alles in seiner Macht stehende tun würde, um den Dynamo zu reparieren. Es war wie so oft in Kolumbien. Wir mussten nicht viel tun, um dazuzugehören.

Ich fragte vorsichtig, ob er nicht den Dynamo ausbauen und eine neue Achse einsetzen könnte, doch das Ding faszinierte Hugo und er sagte: „Ich werde ihn ausbauen und dann werde ich ihn reparieren!“ Na gut. Remy und ich setzten uns in Hugos Werkstatt und schauten zu, wie er mit immer neuen Werkzeugen versuchte, den Dynamo zu öffnen. Es stellte sich heraus, dass der Dynamo in einer erstaunlich widerstandsfähigen Blechbüchse steckte. Ein Schraubenzieher kam

zum Einsatz, ein Gummihammer, schließlich spannte Hugo den Dynamo in einen Schraubstock und wir zogen mit aller Kraft daran. Doch er war nicht zu öffnen. Dann zauberte *El Gato* einen Hydraulikzylinder hervor, spannte ihn zwischen die beiden Seiten der Büchse und pumpte. Mit einem Knacken öffnete sich der Dynamo.

Bis dahin war es Mittag geworden und *El Gato* machte sich Kartoffeln und Hühnchen in der Mikrowelle warm. Zwischen den Bissen redeten wir über Radsport. Wer sein Lieblingsfahrer sei, fragte ich ihn. „Rigo, natürlich“, sagte er. Rigoberto Uran hatte einiges gewonnen, unter anderem eine Silbermedaille bei den Olympischen Spielen und mehrere Etappensiege bei der Vuelta, der Tour und dem Giro. Doch *El Gato* mochte Rigo aus einem anderen Grund.

„Kennst du seine Geschichte?“, fragte er mich. Ich kannte sie nicht. *El Gato* begann zu erzählen. Rigo war als armer Junge auf dem Land aufgewachsen. Er half seinem Vater auf dem Acker. Die Region, in der Rigo mit seiner Familie lebte, war ein Zentrum der FARC-Guerilla. Sein Vater geriet zwischen die Fronten und als Rigo 14 Jahre alt war, wurde er getötet, mutmaßlich von Paramilitärs. Rigo fing an, Lose zu verkaufen und verdiente damit schnell so viel Geld, dass er die Familie ernähren konnte. Manchmal konnte er sogar etwas zurückzulegen. Davon kaufte er sich ein gebrauchtes Fahrrad und gewann sein erstes Rennen.

Oft heißt es, dass Kolumbianer wie Rigoberto Uran trotz der schwierigen Lebensumstände

herausragende Radprofis wurden. Trotz der schlechten Straßen, trotz der Armut, trotz des toten Vaters schafften sie den Sprung an die Spitze. Ich glaube, das Gegenteil ist der Fall. Die Widerstände, die Schlaglöcher, die Höhenmeter, die Schicksalsschläge, all das hat sie stark gemacht.

Dann zeigte mir *El Gato* ein paar Videos auf Instagram. Rigo tanzte in einem weißen Anzug Salsa. Rigo flog mit Tadej Pogacar, dem Tour-Sieger, in einem Helikopter über eine Seenlandschaft. Rigo sprang in einen Fluss. Rigo sonnte sich auf einer Yacht. Rigo machte eine Durchsage in einem Linienflieger. Die Leute lachten. *El Gato* sagte: „Rigo flucht, er ist ordinär, unanständig, vulgär. Er redet so wie die Leute auf der Straße.“ Auch bei offiziellen Anlässen waren seine Sätze voller Schimpfwörter. Keiner nahm es ihm übel. Es war ein Beweis für seine Authentizität.

El Gato erzählte, wie Rigo nach einer Kopfsteinpflaster-Etappe die zerfurchten Hände in die Kamera gehalten hatte. „Es hätten die Hände eines Bauers gewesen sein können.“ Der Unterschied zwischen einem Bauern und Rigoberto Uran war, dass der Radprofi seine Popularität nutzte, um Fahrräder und Kleidung zu verkaufen. Er war ein Geschäftsmann. Aktuell expandierte er seine Marke nach Mexiko, Costa Rica und Panama.

Wir verbrachten den ganzen Tag in *El Gatos* Werkstatt. Er schickte uns zwei Mal ans andere Ende der Stadt zu einem Dreher, der Metallsplitter aus dem Dynamo schabte, doch es nützte nichts. Als *El Gato* den Dynamo am Abend zusammenbaute, drehte er sich genauso unwillig wie am Morgen. Der Fahrradmechaniker ging zu einem Regal, holte einen Schnellspanner hervor und steckte ihn in die Achse. Er passte. Wir tranken ein Bier.

Wie erkennt man einen Guerillero? An den Gummistiefeln, hatte mir Rafa in Bogota erzählt. Rafa war ein Freund und ein Journalist. Ich hatte ihn vor einigen Jahren bei einem Seminar kennengelernt und er erklärte mir das Land. Die Soldaten der Armee hingegen trügen Lederstiefel, sagte Rafa. Ich musste daran denken, als wir nach Cáceres kamen. Es war die Stadt, vor der uns Carolina gewarnt hatte. Am Ortseingang standen zwei gepanzerte Militärfahrzeuge. Bewaffnete in Lederstiefeln hielten Autos an. Soldaten, dachte ich. Sie beachteten uns nicht.

Ein paar Häuserwände waren mit Schriftzügen der Paramilitärs und der Guerilla bekritzelt: AUC und ELN. Manchmal war der eine durchgestrichen, und jemand hatte mit ungelenken Buchstaben den anderen daneben geschrieben. Vielleicht waren Kämpfe um einzelne Häuser geführt worden,

um ihre Bewohner, die von der einen oder anderen Fraktion zwangsrekrutiert wurden. Die Tags waren hingekritzelt, schnell und hastig.

Auf der Straße, auf der wir fuhren, waren Tausende Menschen überfallen und entführt worden. Pakete angeln, so nannten die Guerilleros das. Nur die Tags erinnerten daran, dass das Grün des Waldes, von dem wir so schwärmten, lange Zeit als das Grün der Hölle galt. Der Regenwald als Todestrakt. Sowohl Guerilleros als auch Paramilitärs hielten Politikerinnen, Journalisten und Ausländer im Dschungel gefangen. Oft töteten sie die Menschen, anstatt sie den Militärs zu übergeben. Es war Teil ihres menschenverachtenden Geschäftsmodells. Das abgepresste Geld investierten sie in Waffen, um Krieg gegen die Regierung zu führen.

Auch in den dunkelsten Stunden spendete der Radsport den Menschen etwas Hoffnung. Die Kolumbien-Rundfahrt fand während des bewaffneten Konfliktes statt, Radfahrerinnen und Radfahrer fuhren bei lokalen Rennen um die Wette. Es kam vor, dass die Begleitmotorräder der Polizei abdrehten, wenn das Rennen durch ein Gebiet führte, das von der Guerilla kontrolliert wurde.

Für Remy und mich symbolisierte das Grün Hoffnung und vielleicht sogar so etwas wie Sicherheit. Der seit sechs Jahren herrschende Friede war zwar nicht perfekt, aber er hatte dazu geführt, dass wir durchs halbe Land radeln konnten, ohne entführt zu werden. Zumindest dachte ich das, bis wir zum *Alto de Ventanas* kamen. Der Ventanas, ein 1.975 Meter hoher Berg, war seit jeher von strategischer Wichtigkeit gewesen. Wer Waren aus dem Zentrum des Landes an die Atlantikküste transportieren

wollte, musste ihn überqueren.

Nebel zog über die Straße. Unbezwingbarer, unberechenbarer Nebel. In seinen Eingeweiden verschwanden Berge, Wälder und ganze Lastwagenladungen. So hatte man es uns zumindest erzählt, denn im Nebel sprangen angeblich Plünderer hinten auf die Lastwagen, schnitten die Plane auf und warfen die Ware auf die Straße, ohne, dass der Fahrer davon etwas mitbekam. Komplizen holten das Diebesgut ab.

Die Plünderer waren nicht der Grund meiner Sorge. Der Grund waren ein halbes Dutzend Männer mit Maschinengewehren, die uns aus gut 200 Meter Entfernung anstarrten. Ich war mir nicht sicher, ob sie Leder- oder Gummistiefel trugen und ich war mir auch nicht sicher, ob Remy sie gesehen hatte, denn er ging geradewegs auf sie zu, die Sonnenbrille auf den Augen, die Kamera in der Hand. Ich rief ihm nach: „Remy, halt, hast du gesehen, ob das Soldaten oder Guerilleros sind?“ Doch Remy hörte mich nicht. Er ging an den Bewaffneten vorbei, zu einem Aussichtspunkt, von dem er Fotos des Tales machte. Entweder, es waren keine Guerilleros oder sie hatten einen freundlichen Tag gehabt.

Wir fuhren die Passstraße hinab, die sich in herrlichen Kurven durch die Täler schlängelte. Mit jedem Meter, den wir an Höhe verloren, wurde die Luft wärmer und wir kamen unserem Ziel näher. Die Hitze machte mir zu schaffen. Ich kam mit Nebel, Regen und Kälte besser zurecht als mit diesen feuchten 37 Grad. Auf dem Rad kühlte der Fahrtwind, doch sobald ich anhielt, floss der Schweiß in Bächen. Ich konnte gar nicht so viel Flüssigkeit trinken, wie ich verlor.

Cartagena lag an der Karibikküste und war die Heimat des Vallenatos. Die Volksmusik entstand, als Sänger von Dorf zu Dorf zogen und ihre Geschichten erzählten. Gabriel Garcia Marquez, Kolumbiens Literaturnobelpreisträger, liebte diese Art von Musik. Über sein bekanntestes Werk, 100 Jahre Einsamkeit, sagte er: „Das ist ein 400 Seiten langer Vallenato.“

Das Akkordeon, die Trommel und die Güira begleiteten uns an den letzten Tagen unserer Reise. An jeder Ecke tönte Vallenato aus Lautsprechern. Die Musik strahlte Leichtigkeit, Freude, Fantasie und Witz aus. Der Rhythmus betörte in seiner endlosen Wiederholung, er klang wie das Leben, wenn man jeden Tag aufs Feld musste, um Unkraut zu jäten oder wenn man jeden Tag die Kühe melken musste. Die Radprofis hatten die landwirtschaftliche Monotonie mit der Monotonie des Trainings getauscht. Doch auch sie stiegen jeden Tag aufs Rad, rissen Kilometer ab, fuhren Bergintervalle.

Am letzten Tag unserer Reise fuhren wir 205 Kilometer durch das Departamento Bolivar und saßen gut neun Stunden im Sattel. Morgens stach die Sonne wie eine glühende Kugel durch den Nebel und tauchte die Wiesen, Bäume und Palmen in ein sanftes Rosa. Nachmittags fuhren wir über ein Flussdelta und abends erreichten wir, umschwirrt von Motorrädern, das Ballungszentrum von Cartagena. Wir stellten unsere Fahrräder ab, zogen die Badehosen an und sprangen in die Karibik.

Was hatte ich auf dieser Reise nun gelernt? Warum waren die kolumbianischen Radprofis so gut?

Es gab mehrere Faktoren. In den Jugendprogrammen wie in Boyaca wurden die besten Talente

ausgewählt und gezielt gefördert. Dafür stellte die Regionalregierung Geld bereit. Es gab ein Dekret der kolumbianischen Regierung, erlassen in den 1980er Jahren, das hervorhob, dass Radsport eine Sportart von besonderer Bedeutung für das Land und für die Repräsentation Kolumbiens in der Welt sei. Deshalb sollte das Radfahren gefördert werden. Außerdem hatte Radsport eine lange Tradition im Land, wie die Geschichte von *El Zipa*, dem ersten Sieger der Kolumbien-Rundfahrt, zeigte.

Aktuelle Profis wie Rigoberto Uran waren Sympathieträger und Stars in der Bevölkerung. Als Vorbilder sorgten sie dafür, dass viele Jungs und Mädchen davon träumten, eines Tages selbst Radprofi zu werden. Die Berge und die Hochebenen boten ideales Trainingsgelände, die Körper hatten sich an den knappen Sauerstoffgehalt in der Luft gewöhnt. Doch der wichtigste Grund war, dass der Radsport den Jugendlichen eine Perspektive eröffnete. Wenn sie gut genug waren, mussten sie nicht auf dem Feld arbeiten, wie ihre Eltern, sondern durften Radrennen fahren. Damit verdienten sie für kolumbianische Verhältnisse viel Geld, konnten durch die Welt reisen - und auch ihren Eltern und Verwandten zuhause ein besseres Leben ermöglichen.