

Die Herbstfahrt 2006 führt uns nach Le Bouveret ins Dampfparadies

Gutgelaunt treffen Aschi und ich kurz vor 08.00 Uhr auf dem Chilbiplatz in Bümpliz ein und sind erstaunt der ansehnlichen Zahl von MCB-ler, die an dieser Ausfahrt teilnehmen. Pesche Kammer fährt für einmal eine Honda Varadero 1000, da seine Maschine immer noch in Frankreich ist. Er erzählt, dass er erst abends um 19.00 Uhr in Genf angekommen sei, am Sonntag, 27.8.06 und schlussendlich um ca. 22.00 Uhr zu Hause eintraf, eine wahre Odysee also.

Bruno Howald ist heute unser Tourenleiter, und er führt unsere Gruppe von 8 Motos und 4 Sozias an. Die Schwester der Kammer-Brüder setzt sich abwechslungsweise bei dem einen oder andern auf's Rad. Der Himmel zeigt sich noch verhangen mit hochnebelartiger Bewölkung welche sich auch auf die Temperatur auswirkt, es ist nämlich noch



etwas frisch, und Aschi und ich sind froh über die Thermowäsche. Über Herzwil und Liebewil erreichen wir Mengisdorf, wo kurz vor Ortseingang in der 40-Zone ein Radar steht. Da uns Bruno aber vorgewarnt hat, drosseln wir vorher unser Tempo und fahren sehr gesittet durch diesen kleinen Weiler. Weiter geht's über Gasel, Kühlewil, Kehrsatz und Belp auf die Autobahn Richtung Wimmis. Langsam zeigt sich eine blasse Sonne am Himmel welche aber noch nicht zu wärmen vermag. Die Fahrt durch's Nidersimmental gestaltet sich mühsam. Zum einen hält uns ein Coop-Lastwagen in Schach, zum andern hat es für einen Samstagmorgen viel Gegenverkehr und zwar immer dann, wenn die Sicherheitslinie wieder unterbrochen ist, d.h. wenn die Strasse frei wäre.

Wenn doch nur das Wörtlein „wenn“ nicht wäre, wäre vieles einfacher, oder aber vielleicht auch nicht. Der Coop-Fahrer hat dann aber doch Mitleid mit uns und lässt uns kurz nach Weissenburg passieren. Doch unsere Freude währt nicht lange, denn schon kurze Zeit darauf sehen wir einen zweiten Coop-Lastwagen vor uns, dieses Mal mit Anhänger, was ein Ueberholen auf der kurvenreichen Strasse um einiges erschwert. Vor der Baustelle, kurz vor Zweisimmen gelingt den drei vor Aschi fahrenden Bümplizern dann das Überholmanöver. Für mich sieht es sehr unkontrolliert und chaotisch aus, so als wollte jeder der drei so rasch wie möglich nichts wie weg um ja nicht noch länger hinter dem Lastwagen herfahren zu müssen. Aschi und Hanspeter haben leider das Nachsehen, doch auch uns beiden gelingt es nach der Baustelle diesen „Bremsklotz“ zu überholen. Aber wir freuen uns zu früh, das nächste Hindernis steht uns schon kurz nach Zweisimmen bevor, ein Töfffahrerkollege aus dem grossen Kanton, der die schöne Gegend genießt, wahrscheinlich, denn er fährt im gemütlichen Tempo dahin.

Doch für uns, die wir das Saanenland kennen, wird er zur Geduldprobe. Endlich, endlich, zwischen Saanenmöser und Schönried gibt es einen genügend langen Streckenabschnitt zum Überholen und zum Glück mal keinen Gegenverkehr. Es hat sowieso recht viel Verkehr, immer wieder zwingen uns Autos zum langsameren Fahren, es ist keine Rede davon, in rassicem Tempo durch's Simmental sowie durch's Saanenland zu kurven. Doch diese, wenn auch aufgezwungene langsamere Fahrweise, erlaubt es mir, die schöne Landschaft zu geniessen. In den Bauerngärten stehen die Dahlien noch in voller Blüte, sie sind noch keinem Frost zum Opfer gefallen, dafür lassen die Sonnenblumen ihre schweren Köpfe hängen, wobei sie alle in die gleiche Richtung schauen, das tun sie übrigens auch, wenn sie noch aufrecht stehen. Die Kühe können sich am wieder üppig nachgewachsenen Gras sattfressen. Kurz nach Gstaad schliesst sich Elsbeth unserer Gruppe an und bald darauf erreichen wir unser erstes Etappenziel, das Käse-Reifungslager in Grund bei Gstaad wo wir bereits von Toni und Erika, die für sich gefahren sind, erwartet werden. Da wir noch auf Hebu warten, verzögert sich die Führung etwas, um aber die Wartezeit zu verkürzen ziehen wir schon mal die Überschuhe an, es sind Füsslinge aus Plastik, ähnlich deren wie sie auch die „Zuschauer“ im Operationssaal tragen müssen.

Das Warten hat ein Ende, Hebu ist nun auch eingetroffen, wir lauschen gebannt den Erklärungen der jungen Käserin. Wir sind sehr erstaunt über das riesige Fassungsvermögen dieses Reifungslagers, 4 Keller à 25 Tonnen, 1 Keller à 50 Tonnen und der „Gaden“ mit 130 Tonnen. In welchem Jahr es begonnen hat habe ich schon wieder vergessen, den Grund aber nicht. Die Lebensmittelaufsichts-Behörde hat strenge Hygienevorschriften erlassen, deren Ausführung für die kleinen Alpkäsereien finanziell nicht tragbar sind. Deshalb wurde eine Aktiengesellschaft gegründet, die aber nicht gewinnorientiert arbeitet. Es kann sich jeder Bauer im Saanenland, der eine Alp bewirtschaftet und somit Alpkäse herstellt mit Aktien einkaufen, die dann in Anzahl Kilo Käse angerechnet werden. Es wird alles genau registriert, jeder Käse hat einen Stempel und ist mit dem Herstellungsdatum gekennzeichnet. An den Regalen steht dann der Name des jeweiligen Bauern (Käser). Wir besichtigen zuerst einen Lagerraum, der ein Fassungsvermögen von 25 Tonnen hat. Im ganzen hat es vier solche Lagerräume. Es ist empfindlich kühl hier drinnen und der Geschmack ist auch nicht gerade ansprechend, es ist der Salmiak, den wir riechen, das Abbauprodukt von Eiweiss. Die Temperatur beträgt etwa 19°, die Luftfeuchtigkeit ist mit 90% sehr hoch. In diesen hohen Räumen lagern Käse in verschiedenen Reifestadien, sie sind zwischen dreissig und sechsunddreissig Kilo schwer. Am Anfang, d.h. die erste Woche, werden die Käselaibe jeden Tag einmal gewendet und die obere Seite sowie der Rand mit einer fünfprozentigen Salzlösung eingerieben, mit einer Rundbürste. Es ist vor allem Handarbeit und am Abend wissen die Angestellten was sie tagsüber geleistet haben. Auf jedem Brett sind zwei Käse, die Regale habe ich nicht gezählt und wie lang diese Lager sind weiss ich auch nicht. Auf jeden Fall warten „...zig“ Käse auf ihr Salzbad. Die zweite Woche jeden zweiten Tag, die dritte Woche zwei mal und ab der vierten Woche werden die Käse noch einmal pro Woche



gewendet und mit der Salzlösung behandelt. Diese Alpkäse werden auch in der Qualität eingestuft, in einem Punktesystem, 20 Punkte gilt als Hobelkäse und kostet um die Fr. 16.- pro Kilo, 19 Punkte geht als Schnittkäse über den Ladentisch für etwa Fr. 13.- pro Kilo, 16 Punkte ist nicht gerade Abfall, aber eine Käse dritter Klasse für Fr. 11.- pro Kilo. Es ist



ähnlich wie beim Wein, somit ist klar, dass jeder Bauer bestrebt ist einen gehaltvollen und qualitativ starken Käse herzustellen. Für uns klingt es etwas unglaublich, dass man sogar sagen kann, von welchem Berg oder Hoger der jeweilige Käse stammt. Für die Profis und Kenner und für diejenigen, die in diesem Reifungslager arbeiten mag das ja stimmen, aber für uns Laien trifft es garantiert nicht zu, obwohl jeder Bauer sein ureigenes Rezept hat. Der Käse, der für den Hobelkäse bestimmt ist, muss 20 Monate reifen bevor er in den Verkauf kommt. Am Schluss gehen

wir noch in den „Gaden“, der noch etwas kühler ist, etwa 12° und eine Luftfeuchtigkeit von ca. 65 % hat. Aber der Geschmack, für einige stinkt es eher, ist nicht ohne. Hier liegen die Käse nicht mehr, sondern sie stehen, wenn auch nicht ganz gerade. Der Gaden ist noch nicht ganz voll, aber das kommt noch, für Nachschub ist gesorgt, die Saison ist noch nicht zu Ende. Die grössten Abnehmer der Käse sind die Migros und Emmi, zum Teil verkaufen die Bauern auch privat. Nach Übersee wird praktisch kein Käse mehr verkauft, denn die Amis wollen nur noch Käse aus pasteurisierter Milch, und der Alpkäse wird nun halt mal aus Rohmilch hergestellt. Wenn nun jemand meint, es sei ein Ueberschuss da, der hat weit gefehlt, im Gegenteil man kann eher von einem Mangel sprechen, denn zum jetzigen Zeitpunkt hat es keinen 20 monatigen Hobelkäse mehr im Lager.

Nach dieser sehr interessanten Führung ist nun der gemütliche Teil an der Reihe, nämlich das wohlverdiente Znüni, bestehend aus was wohl? Natürlich darf der hauseigene Käse nicht fehlen, einmal gehobelt und einmal in Streifen geschnitten. Den einen mundet er sehr gut, anderen wiederum widersteht der Geschmack. Die Zeit vergeht im Fluge beim Plaudern und Diskutieren über das eben Gehörte. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an die Clubkasse, die das Znüni und den Eintritt übernimmt.

Die Bewölkung hat sich aufgelöst, die Sonne scheint mittlerweile vom wolkenlosen blauen Himmel und wärmt nun kräftig. Diese Strecke durch's Saanenland über den Col du Pillon in's Wallis ist bei den Töfffahrern sehr beliebt, sie sind heute bei diesem herrlichen Spätsommerwetter sehr zahlreich unterwegs. Ueber Feutersoey und Gsteig erreichen auch wir Bümplizer den Col du Pillon, wir rollen in zügigem Tempo durch die Kurven nach Gsteig. Nach Gsteig kommt uns eine kleinere Kuhherde entgegen, die uns zum Anhalten zwingt. Ein MCB-ler fährt etwas vor, daraufhin reagiert ein Begleiter sehr aggressiv, was wir nicht ganz verstehen. Doch nach der nächsten Kurve wissen wir dann warum. Auf beiden Seiten stehen parkierte Motos, deren Fahrer betretene Gesichter machen. Was genau passiert ist wissen wir nicht. Es zeigt einmal mehr wie schnell etwas geschehen kann.

Ich freue mich an der schönen Alpenregion, die Wiesen leuchten kräftig im Sonnenlicht. Es zieht auch Wanderer an die frische Luft, sie suchen nach Heidelbeeren oder Pilzen. In les Diablerets biegen wir links ab und nehmen auch noch den Col de la Croix unter die Räder, da wir gut im Zeitplan sind. Ich muss es noch einmal sagen, es ist eine wunderschöne Gegend, es ist nur schade durchfahren wir sie in diesem zügigen Tempo. Es hätte sicher auch seinen Reiz sie auf Schusters Rappen zu erkunden, in gemütlichem Tempo. Auf



der Passhöhe halten wir kurz an, es ist angenehm warm hier oben. Auf der Fahrt in's Tal runter wird es plötzlich merklich kühler, der Grund sind die Nebelschwaden, die vorüberziehen, auch weht nun eine steife Brise. Über Villars und Ollon erreichen wir Aigle. Hier biegen wir links ab und überqueren die Rhone. Bruno führt uns weiter über Vours nach le Bouveret, ans unser heutiges Ziel. Wir parken unsere Motos schon mal auf dem Parkplatz des Swiss Vapeur Parc, wo wir für einige Verwirrung sorgen beim Aufsichtspersonal, da wir nicht die für Motos reservierten Plätze benützen. Da wir aber die Parkgebühren anstandslos bezahlen, hat die Aufsichtsperson ein Einsehen mit uns. Nach einem kurzen Spaziergang dem Lac Léman entlang, erreichen wir das Restaurant la Batelière, gegenüber der Schiffländte, wo



wir freundlich empfangen werden. Die RaucherInnen sitzen für einmal separat an einem Tisch und wir lassen uns alle überraschen, was das Menü betrifft, denn Bruno musste vorbestellen. Der kleine gemischte Salat sieht auf jeden Fall gluschtig aus, der Hauptgang, Pommes frites, Braten an einer rassigen Sauce und grüne Bohnen im Speckmantel kann sich auch sehen lassen. Es schmeckt allen, und wie immer, wenn die Bümplizer etwas zu futtern vor sich haben, sinkt der Geräuschpegel. Sogar ein Dessert, warmer Zwetschgenkuchen ist im Preis

inbegriffen. Das ganze Mahl runden wir mit einem Kaffee ab. Das Bezahlen der Zeche geht problemlos über die Bühne, der Wirt kann perfekt schweizerdeutsch sprechen, rechnen aber tut er aber auf französisch. Unterdessen wird es recht warm, auch unter der Sonnenstore.

Der Spaziergang zurück zum Swiss Vapeur Park ist leider zu kurz um die überzähligen Kalorien verbrennen zu können, zudem wir in gemächlichem Tempo dahinschlendern. Da wir eine Gruppe von über zehn Personen sind, kommen wir in den Genuss des Kollektiv-Eintrittspreises von Fr. 10.- pro Person. Wir müssen nur kurze Zeit anstehen um im Miniatur-Dampfbahn Platz nehmen zu können, der mit uns durch die ganze Anlage von 12'000 m2 fährt. Der Park ist sehr schön angelegt mit seinen verschiedenen berühmten Bauwerken en miniatur, den kleinen Hügeln, Flüsslein und Teichlein, die zum verweilen einladen. Es hat sogar eine Zahnradbahn, die sich den Berg hinauf quält, je nachdem wie viele Leute darauf sitzen. Am

besten in Erinnerung geblieben sind mir das Schloss Aigle, die Kirche von Saanen und ein Bauwerk von Mario Botta. Nach dieser unterhaltsamen Bummelfahrt schlendern wir noch zu Fuss durch den ganzen Park. Die Kirche von Saanen kann man auch betreten, und das Kirchenschiff mit seinem Altarbereich und Kanzel ist naturgetreu nachgemacht und erstrahlt in einem goldenen Licht, das einem ganz andächtig stimmt. Doch wie immer vergeht auch hier die Zeit im Eiltempo. Dieser Park ist wirklich einen Besuch wert und vor allem für Kinder ist er ein Paradies, siehe auch unter www.swissvapeur.ch

Für die Rückfahrt hat Bruno noch ein Zückerchen auf Lager, wie es sich herausstellt. Bis Aigle geht's natürlich wieder die gleiche Strecke zurück und ab hier befahre ich und vielleicht auch noch andere vollkommene Neuland. In Yvorne biegen wir rechts ab und eine kleine Strasse schlängelt sich kurvenreich in die Höhe. Das stolze Schloss, ausgangs Yvorne lässt manches Herz höher schlagen, hier wohnen zu dürfen ist ein Privileg. Das Dörflein Cerbeyrier strahlt samstäglige Ruhe aus. Kurz darauf lässt uns eine Anzeigetafel kurz anhalten, es steht darauf geschrieben, zu welchen Zeiten die Bergfahrt gestattet ist. Wir lassen es aber darauf ankommen. Vor dem Tunnel halten wir nochmals an, zum Glück, denn plötzlich kommt ein Auto mit Anhänger rückwärts aus dem Tunnel gefahren gefolgt von mehreren Velofahrern. Dieser Tunnel erinnert mich an Katakomben, er ist so schmal und finster und hat nur ab und zu ein Guckloch. Wir kommen auf dem Hongrin an, für mich wie gesagt absolutes Neuland. Die nun talwärts führende Strasse ist bestens ausgebaut und lässt auch wieder ein rassiges Tempo zu. Ab und zu können wir einen Blick auf den gleichnamigen Stausee, den Lac de Hongrin werfen. Auf dieser Strecke passieren wir über 40 Brücken!, ich kann es fast nicht glauben. Der Hongrin ist nur Samstag und Sonntag für den Verkehr offen, die Woche durch ist er für militärische Zwecke bestimmt. In La Lécherette treffen wir auf die Strasse, die vom Col des Moses nach Etivaz führt. Wir legen aber noch die Zvieripause ein, im altbekannten Café La Lécherette.

Frisch gestärkt brechen wir nun auf zur Schlussetappe des heutigen Tages. Wie es so üblich ist verabschieden wir uns schon mal voneinander, da mehr oder weniger jeder für sich nach hause fährt. Diese letzten Kilometer sind wir schon mehrmals gefahren, manchmal in umgekehrter Reihenfolge. Nach Les Moulins biegt Bruno mit Annemarie rechts ab, da sie den Sonntag in Feutersoey bei ihren Eltern verbringen. Nach und nach lichtet sich unsere Kolonne, der Tankstops wegen. In Montbovon zwingt uns eine Baustelle zu einer kurzen Umleitung an der Kirche vorbei. Wieviele Male haben wir diese Strecke wohl schon unter die Räder genommen aber ganz ohne Baustelle ging es noch nie. In Broc biegen Werner und Aschi rechts ab, sie entschliessen sich für die Strasse, die am rechten Seeufer entlang führt. In La Roche werden wir Zeuge eines Unfalls, ein Traktor liegt am Boden, die Feuerwehr, Polizei sowie Ambulanz sind schon zugegen. Wie wir am Montag aus der Zeitung lesen können, ist der 76 jährige Traktorfahrer an den folgen des Unfalls gestorben. Über Marly und Bourguillon erreichen wir den Stadtrand von Freiburg. Aschi entschliesst sich nun doch für die allerletzten Kilometer ab Düdingen die Autobahn zu nehmen. Er hätte nämlich schon um 18.00 Uhr zu hause sein sollen. Wir kommen natürlich viel schneller vorwärts, aber über Land macht halt doch mehr Spass. Manchmal muss man halt Prioritäten setzen. Um ca. 18.30 Uhr treffen wir dann endlich zuhause ein, etwas müde zwar, denn es war ein langer Tag.

Wir danken Bruno und Annemarie ganz herzlich für diesen wunderschönen Tag mit seinen unterhaltsamen Aktivitäten. Vorallem der Swiss Vapeur Parc lässt nicht nur Kinderherzen höher schlagen, ein Besuch ist wirklich empfehlenswert. Es hat alles bestens geklappt, sogar das Wetter hat mitgespielt.

Silvia Bolli