

# Pfingstfahrt 2009 an den Lac d'Aiguebelette (Frankreich)

## Vorgeschichte

Schon vor längerer Zeit, als wir Richtung Südfrankreich die Autobahn A41/A43 über Annecy und Chambéry benützt hatten, fiel mir nach dem markanten Autobahntunnel durch den Mont du Chat ein schöner, kleiner, idyllischer See auf. Vor ein paar Jahren übernachteten wir dann einmal auf einer Motorradreise mit Aschi und Silvia in einem kleinen Hotel in Le Gué des Planches, südlich vom Lac d'Aiguebelette. Damals kam mir die Idee, einmal eine MCB-Ausfahrt an diesen See zu planen.

Nach der Mitgliederversammlung im März 2009 begann ich im Internet nach möglichen Hotels zu suchen. Damals hatte ich 11 Anmeldungen; d.h. ich suchte 6 Hotelzimmer. Ein paar schöne Hotels fielen bereits bei der Preisauskunft aus dem Rahmen (ich bin nicht bereit, eine Fahrt zu organisieren, bei der man für die Halbpension im Hotel 90 Euro oder mehr bezahlen muss). Andere Hotels

meldeten mir bereits zu dieser Zeit, dass sie über Pfingsten ausgebucht sind oder nur noch 2-3 Zimmer frei haben. So musste ich meine Suche vom See abwenden und fand in der Gorges de Chailles ein Hotel mit 7 Zimmern (im Nachhinein hätte ich direkt in Les Echelles suchen sollen). Optimistisch wie ich bin, reservierte ich gleich alle 7 Zimmer für unsere Pfingstfahrt (d.h. ich



musste den Wirt zuerst dazu überreden) und als Alfred und Roger noch zugesagt haben, war das Hotel gefüllt. Ein Hotel nur für uns alleine - von dem habe ich schon oft geträumt. Zwar wollte er 900 Euro als Anzahlung; doch als ich ihm mitteilte, dass alle von uns einzeln bezahlen und er sich so etliche Probleme einholen würde, verzichtete er auf die Anzahlung.

Wenige Tage vor Abfahrt meldete sich noch Erich bei mir, dass er auch mitkommen möchte. Er arrangierte sich mit Werner, der für sich ein Einzelzimmer gebucht hatte und so waren alle Zimmer mit zwei Personen belegt. Dann meldete sich auch noch eine bekannte Stimme aus früheren Zeiten: Bruno resp. Speedy. Er wollte auch noch mitkommen; doch da wir nun wirklich alle Zimmer belegt hatten, organisierte der Wirt für ihn eine Unterkunft in der Nähe (7 km), so dass er wenigstens am Abend mit uns essen konnte.

## Hinfahrt

Andy meldete mir, dass er mit seinem Motorrad am Samstagmorgen noch kurz zu seinem Händler muss und sie beide (mit Margrith) dann direkt zum Znünihalt nach Vallorbe kommen werden. Somit versammelten sich 13 Personen mit 10 Motorrädern auf dem Chilbiplatz: Bruno und Annemarie sowie Aschi und Silvia waren wie wir mit Sozia unterwegs, Werner,

Erich, Toni, Erika, Alfred, Roger und Speedy waren solo unterwegs. Daniel Wäfler war zwar der 14., doch er wollte nur bis nach dem Mittagshalt mitfahren und danach wieder umkehren.



Es war schön, dass mit Roger wieder einmal ein ganz junger (erst kürzlich 18-jährig geworden) mitkam - und dies noch auf einem gedrosselten Motorrad! Die Wetteraussichten waren ausserordentlich gut (speziell für unsere Fahrtrichtung). Ich hatte den Start schon vor längerer Zeit von 8 auf 9 Uhr verschoben, damit wir nicht zu früh beim Mittagshalt ankommen. Für die erste Etappe bis Vallorbe benützten wir die Autobahn. Das Café Le City in Vallorbe war schnell zu finden; doch schon bald merkte ich, dass die Wirtin meine Reservation (Kaffee und Gipfeli) vergessen hatte. Zum Glück waren die Tische und Stühle auf dem Vorplatz frei und so genossen wir die warme Morgensonne. Gipfeli hatte sie nicht genügend; dafür gab es noch süsse Backwaren.

Von nun an ging's „querfeldein“. Zuerst nach Le Pont zum Lac de Joux und dann über den kleinen

Passübergang (und es werden noch unzählige kleine und grössere Pässe folgen) bei Landoz-Neuve nach Mouthe in Frankreich. Auf diesem Pass fiel mir zuerst der Dreck auf („verschissene“ Strasse) und danach holten wir eine Herde Kühe ein. Die Bauern machten keine Anstalten, dass sie uns vorbeilassen würden; im Gegenteil: als ich die ersten Kühe langsam überholen wollte kam ein junger Bauer wütend auf mich los und hob den Stock zum Schlag aus. Es blieb dabei und wir warteten geduldig, bis die Herde in einen Seitenweg geführt wurden. Auf dem Weg nach Mouthe hinunter war zudem die Strasse „arschlatt“; d.h. entweder war es frischer Bitumen oder es lag sogar noch Diesel auf dem Bitumen. Mouthe mit ca. 1000 Einwohnern liegt am Doubs, knapp unterhalb seiner Quelle. Dann geht die Fahrt in zügigem Tempo weiter, am Lac de Narlay und Lac d'Ilay vorbei nach Ilay zur Auberge du Hérisson, wo wir uns auf der Terrasse zu einem guten Essen hinsetzen konnten. Leider fehlt die Zeit, um die sehenswerten Wasserfälle vom Hérisson anzusehen; doch ich bin sicher, dass der Eine oder die Andere dieses Ziel wieder einmal anfahren wird und dann vielleicht genügend Zeit für eine Besichtigung hat.



Wie so üblich in Frankreich kommt natürlich wieder nur eine Gesamtrechnung für alle und jeder versucht so gut als möglich, seinen Betrag auszurechnen und zu bezahlen. Beim Nachzählen hatte ich das Gefühl, dass etwas wenig Trinkgeld für das Personal übrig bleibt. Wenn jeder seinen Betrag bezahlt und dann noch etwas Trinkgeld hinzulegt, dann sollte eigentlich ein grösserer Betrag übrig bleiben. Es wäre schade (und ein Vertrauensbruch), wenn diese Situation von einigen Teilnehmern ausgenutzt würde und sie ihren Teil der Rechnung nicht mehr voll bezahlen.

Nach dem Essen geht es über die Juraflächen in Richtung Saint-Claude und danach durch ein schönes Tal nach Saint-Germain-de-Joux, wo wir die Hauptstrasse, die Autobahn und die neue TGV-Linie von Genf nach Bourg-en-Bresse resp. Lyon überqueren. Dann steigt die Strasse schon wieder an und führt über ein schönes Hochplateau zum Zvierihalt in Artemare. Nach und nach meldet sich auch der Durst einiger Motorräder und ich suche auf der letzten Etappe in Yenne nach einer Tankstelle - jedoch ohne Erfolg (oft sind die Tankstellen in Frankreich gut versteckt oder auf der Hauptstrasse ausserhalb der Ortschaften). So hoffe ich,

in Novalaise, kurz vor dem Lac d'Aiguebelette, noch eine Tankstelle zu finden und wir haben Glück. Mit gefülltem Tank fuhren wir am schönen Lac d'Aiguebelette vorbei, um dann von Aiguebelette noch über den letzten Hügelzug nach Chailles zum Hotel zu fahren. Wieder einmal musste ich feststellen, dass die Lagepläne von „Logis de France“ im Internet nicht genau sind: eigentlich sollte das Hotel genau dort sein, wo wir auf die Hauptstrasse einbogen; doch es



war nirgends zu sehen. So suchte ich leider zuerst auf den falschen zwei Seiten, bevor wir es dann hinter der linken Kurve fanden.

Für die Zimmerverteilung hatte ich dem Wirt unsere Namen bereits frühzeitig per E-Mail mitgeteilt; doch es lief nicht so wie üblich: zuerst mussten wir unsere Motorräder hinter das Haus unter einen neu erstellten Unterstand stellen und dann verteilte er persönlich die Zimmer an uns. Aus unerfindlichen Gründen (vermutlich, dass wir die Fliegen nicht mit dem Handtuch abwischen) wollte er die Helme in einem separaten Zimmer deponieren. Dies passte einigen von uns nicht, was teilweise zu heftigen Reaktionen führte; doch beim Aperitif und danach beim guten Nachtessen und savoyischem Rotwein war vieles schon wieder vergessen. Die Zimmer waren ordentlich und sauber, was zum Übernachten eigentlich ausreichen sollte. Einzig das warme Wasser hatte zu wenig Druck, wenn mehrere Personen gleichzeitig unter der Dusche standen.

## **Ausfahrt am Sonntag durch die Chartreuse und den Vercors**

Andy und Bruno wollten den Sonntag etwas gemütlicher angehen und meldeten sich für die Ausfahrt am Sonntag ab. Mit Speedy trafen wir uns um 9:30 Uhr in Les Echelles, von wo wir direkt in die Chartreuse hinein resp. hinauf fahren konnten. Der erste Car war schnell überholt; doch ein zweiter hatte bereits „die Hosen voll“ und brauchte fast die gesamte Strassenbreite für sich alleine (hoffentlich fährt der nie in der Ferienzeit über solche Strassen).

Die Strasse wurde schmal und kurvenreich und schmiegte sich oft an überhängende Felsen. In Saint-Pierre-d'Entremont stossen wir auf einen Porsche-Club; doch zum Glück suchen die gleich einen Parkplatz auf und wir können weiter fahren. Die Chartreuse entpuppt sich immer wieder als ein landschaftlich sehr schönes Gebiet. Bei einem intensiv roten Feld voller Mohnblumen möchte ich am liebsten anhalten und eine Foto machen.

## Die Chartreuse

Die Chartreuse ist ein voralpines Gebirgsmassiv aus Kalkstein in den nördlichen französischen Alpen. Das Massiv, dessen höchster Gipfel die Cahamechaude mit einer Höhe von 2.082 ist, liegt in den Départements Savoie und Isere. Es wird geografisch den Chaînes Subalpines Septentrionales (nördliche Voralpen) und geologisch den Französischen Kalkalpen zugeordnet. Das recht dünn besiedelte Berggebiet steht unter Naturschutz (Parc Naturel Régional de Chartreuse).



In einem abgelegenen Seitental des Guiers Mort gründete Bruno von Köln 1084 das Kloster Grand Chartreuse. Es ist das Mutterkloster des Kartäuserordens.

Unterwegs kam uns noch ein 2CV-Club entgegen (Döschwos in allen Farben und Formen); für uns eher eine Seltenheit. Ausgangs der Chartreuse sieht man plötzlich die grosse Stadt Grenoble weit unter sich und nähert sich ihr über viele Serpentinaen und Kurven. Von ca. 800 m geht es hinunter auf 213 m über Meer. In Grenoble suche ich wiederum eine offene Tankstelle (im Vercors haben wir auch schon vergebens nach einer offenen Tankstelle gesucht) und danach gibt es noch einen Kaffeehalt. Der Chef kommt nur ungern heraus, um die Bestellung aufzunehmen, führt sich jedoch wie ein kompetenter Chef auf, versteht nicht alles so, wie wir es bestellen und schlussendlich kommt die Serviertochter mit falschen Getränken zu uns (man sollte halt von Beginn an richtig zuhören). Dank dem, dass das französische Servicepersonal nie ein Portemonnaie bei sich trägt, kamen wir in den Genuss, dem knackigen Hinterteil der Serviertochter sehr oft nachsehen - nämlich jedes Mal, wenn sie an der Bar das Rückgeld für einen von uns holte (Bewegung macht schlank).

## Grenoble

Grenoble ist die Hauptstadt des französischen Departements Isere und der Dauphine im Südosten Frankreichs. Anlass der Stadtgründung war wohl die markante Lage in einer Talgabelung, wo sich die Flüsse Isere und Drac vereinigen.



Grenoble ist mit über 158.000 Einwohnern Hochgebirgstadt die grösste der Alpen, noch vor Innsbruck, mit dem es touristisch vieles gemeinsam hat. Der gesamte Grossraum zählt sogar 560.222 Menschen (Stand 2007).

Das Stadtzentrum befindet sich auf etwa 213m über Meereshöhe an der Isere, Geographische Breite 45°10' Nord, geographische Länge 5°43' Ost. Es liegt damit etwa 150 Kilometer südlich von Genf, 100 Kilometer östlich von Lion und 350 Kilometer nördlich der Cote d' Azur.



Im nahen Umfeld der Stadt befinden sich im Abstand weniger Kilometer alpine Berggipfel mit teils über 3000

m Höhe; es handelt sich dabei im einzelnen um das Bergmassiv des Vercors, die Gebirgszüge der Chartreuse sowie die Chaîne de Belledone, den westlichen Ausläufern der Französischen Alpen.

Grenoble war schon von den Keltischen Allobrogern besiedelt. In den Annalen der Römer (einem Schreiben an Cicero) ist der Ort erstmals 43 v. Chr. als Cularo erwähnt. Die Errichtung der Stadtmauer erfolgte schon 286 unter Kaiser Diocletian. Sie hatte eine Länge von über einem Kilometer und beinhaltete 38 Türme. Im Jahr 377 wird die Stadt in Gratianopolis (nach Kaiser Gratian) umbenannt. Im 14. Jahrhundert wandelte sich der Name zu Greynovol und später zu Greynoble, woraus schliesslich der heutige Name entstand. In der Zeit nach der nach der Französischen Revolution, in der die Bezeichnung noble (frz. für Adliger, adlig) Anstoss erregte, wurde die Stadt 1793 vorübergehend in Grelibre umbenannt.

Napoleon gab ihr dann ihren ursprünglichen Namen zurück.



Seit dem 4. Jahrhundert ist Grenoble Bischofssitz; im Jahre 879 kam es zum Königreich Burgund und hat seit dem Jahr 1242 das Stadtrecht. Die Universität wurde 1339 gegründet. 1349 kam Grenoble mit der gesamten Dauphine an Frankreich.

Im 18. Jahrhundert war die Stadt vor allem für das Kunsthandwerk bekannt. Die in Grenoble wirkende

Tischlerdynastie der Hache kam zu landesweiter Bedeutung, als ihr der Titel „Tischler der Herzöge von Orleans“ verliehen wurde. Deren Werke sind heute noch im Musée Dauphinois in Grenoble zu bewundern. Bereits 1788 kam es in der Stadt zu einer antiroyalistischen Revolte, die den König dazu zwang, die Generalstände der Provinz einzuberufen.

Am 26. Mai 1944 hatte die Stadt unter einem schweren Bombardement zu leiden. Im Jahre 1968 fanden hier die X Olympischen Winterspiele statt. Unter gewaltigem finanziellen Aufwand (ca. 460 Mio Euro) wurde sie damals für die Grossveranstaltung ausgebaut, denn Staatspräsident Charles de Gaulle wollte die Gelegenheit nutzen und Grenoble als Symbol für die Modernisierung Frankreichs präsentieren.

Von Grenoble suchte ich den direkten Weg in den Vercors hinauf. Die Strasse windet sich über viele Serpentinaen bis auf fast 1200 m über Meer hinauf, wo sich vor uns die Hochebene des Vercors öffnete.

## Der Vercors

Der Vercors ist ein durch tiefe Täler begrenzter Gebirgsstock im äussersten Westen der französischen Alpen. Er hat eine Ausdehnung von etwa 30x40 km und mehrere zweitausender (Gipfelhöhen bis zu 2350 m). Da er an allen Seiten schroff ansteigt, konnte er erst im 20. Jahrhundert, teilweise mit in den Fels gesprengten Galerien, für den Strassenverkehr zugänglich gemacht werden.



Aufgrund der eingeschränkten Nutzbarkeit befindet sich im Vercors das mit 170 km<sup>2</sup> grösste Naturschutzgebiet Frankreichs.

## Olympische Spiele im Vercors

Der nördliche Teil des Vercors-Gebirge war während der Olympischen Winterspiele 1968 Austragungsort zahlreicher sportlicher Wettbewerbe. Zu diesem Zweck wurden die Zufahrtsstrassen ausgebaut und neue Sportanlagen errichtet. In Autrans fanden die Wettkämpfe im Skilanglauf und Biathlon statt; ausserdem entstand dort die Skisprungschanze Le Chalet. Eine weitere Schanze wurde in Saint Nizier du Moucherotte errichtet, die Dauphine-Schanze ist jedoch seit 1990 ausser Betrieb und wird dem Zerfall überlassen. Villard de Lans war Standort der olympischen Rodelbahn.

Neben schönen Töfstrassen bietet der Vercors auch für die Velofahrer sehr viel - ab und zu zum Leidwesen von uns. Bereits nach Villard-de-Lans kommen wir in den Genuss der markanten Gorges de la Bourne; doch schon nach kurzer Zeit verlassen wir die Schlucht wieder und kehren auf das Hochplateau zurück. In La Chapelle-en-Vercors finden wir ein Restaurant und nach kurzer Überredungskunst servierten sie uns das Mittagessen in erstaunlich zügigem Tempo auf der Terrasse.

Kurz nach dem guten Mittagessen stossen wir in einem weiten, offenen Tal auf einen Friedhof und auf ein Memorial der Résistance.



## Die République du Vercors

Ins Zentrum des historischen Interesses rückte der Vercors im zweiten Weltkrieg als ein wichtiges Zentrum der Resistance, als Rückzugs-, Ausbildungs-, Lazarett- (Grotte de la Luire)



und Versorgungsgebiet einer aktiven Gruppe, die vom Vercors aus Partisanen Überfälle vor allem im Rhonetal und in den Alpen organisierte. Am 1. Februar 1944 wurden unter anderem die Vercors-Kämpfer zu den Forces francaises de linterieur (FFI) vereinigt und stellten nach einer (wenngleich stark übertriebenen) Einschätzung Eisenhowers einen Kampfwert von 15 Divisionen dar. Die Alliierten und General de Gaulle sicherten dem Vercors zu, Luftlandtruppen hier abzusetzen und die Kämpfer

über eine Luftbrücke mit Waffen, Munition und wichtigen Gütern zu versorgen. Diese Zusage war nur sehr unbestimmt getroffen worden, dennoch vertrauten die Widerstandskämpfer auf die alliierte Unterstützung und riefen nach dem 6. Juni 1944 die République du Vercors aus. Über 4000 Kämpfer sammelten sich, der Partisanenkampf sollte zu einem offenen, bewaffneten Aufstand werden.

Die Résistance-Kämpfer stellten jedoch fest, dass die alliierte Zusage nicht eingehalten wurde: Es wurden keine zusätzlichen Truppen gesandt, die Versorgung über eine Luftbrücke blieb aus, die Vercors-Kämpfer waren isoliert und auf sich gestellt. Schwere Waffen fehlten völlig.

Die Bedrohung der Etappe durch einen offenen, bewaffneten Aufstand vom Vercors aus war für die deutsche Wehrmacht nicht tragbar; noch im Juli 1944, einen Monat vor der Befreiung Grenobels durch die Alliierten, griffen am 21. Juli zwei aus Gebirgsjägern bestehende Kampfgruppen (Gruppe Schwehr und Gruppe Seeger) der 157. Reservedivision die Felspässe an, von Süden drang eine gepanzerte Kampfgruppe der 9. Panzerdivision (Gruppe Zabel) vor. Im Herzen des Plateaus landeten zwei Kompanien Fallschirmjäger (Gruppe Schäfer) mit Lastenseglern. Anders als lange Zeit angenommen, handelte es sich hierbei nicht um Truppen der Waffen-SS. Besonders die



Fallschirmjäger, die ab 23. Juli noch von ca. 50 Soldaten eines Ostbataillons verstärkt wurden, begingen unter SS-Obersturmbannführer Werner Knab mehrere Kriegsverbrechen. Die Dörfer Vassieux-en-Vercors und La Chapelle-en-Vercors sowie zahlreiche Einzelgehöfte wurden fast vollständig niedergebrannt, in Vassieux über 70 Zivilisten als Repressalie hingerichtet. Gefangene Widerstandskämpfer wurden als Freischärler erschossen. Insgesamt betrug die Opferzahl 639 Widerstandskämpfer und 201 Zivilisten. Die deutschen Verluste betragen etwa 100 Tote. Bei der Eroberung des Höhlenlazaretts St-Martin (Grotte de la Luire) am 27. Juli wurden 19 verwundete Widerstandskämpfer ermordet, zwei Ärzte und ein Priester in Grenoble exekutiert, zwei Krankenschwestern in das KZ Ravensbrück abtransportiert, von denen nur eine, Rosine Cremieux, das Kriegsende und die Befreiung erlebte, da sie floh und von einem ehemaligen Kommunisten in Hainsberg/Freital versteckt gehalten wurde. Ein ebenfalls gefangener US-amerikanischer Kommandosoldat wurde verschont, obwohl er laut dem Komandobefehl hinzurichten gewesen wäre. Die meisten Widerstandskämpfer konnten sich in den unzugänglichen Wald von Lente zurückziehen. Im Musée de la Résistance in Vassieux-en-Vercors mit dem Ehrenfriedhof Cimetière National du Vercors für 186 Gefallene der Résistance werden die Geschehnisse dieses Widerstandes dokumentiert.

Kurz danach gelangen wir zum markanten Col de la Machine. Die Strasse wurde im senkrechten Felsen regelrecht eingehauen resp. heraus gesprengt - mit unzähligen Tunnels und Felsnasen. Wir halten kurz an, um dieses technische Meisterwerk und die herrlichen Felsformationen zu bestaunen.



Dann führt uns die Strasse wieder ins Tal hinunter, wo uns in einem engen Dort ein Oldtimer-Club entgegen kommt. Da war ein alter Simca, eine Caravelle und andere Raritäten zu sehen. Vor lauter Staunen fahre ich noch fast in eine Einbahnstrasse hinein. Die Strasse führte uns dann nach Pont-en-Royans. Eigentlich wäre dieser Ort auch sehenswert; doch angesichts der vielen Touristen fahren wir weiter und stossen von unten wieder in die Gorges de la Bourne. Ein Harley-Club fährt

gleich vor uns los und statt alle mühsam zu überholen, machen wir einen kleinen Foto- und Zigarettenhalt. Dann wird das Tal immer enger, die Schlucht markanter und ich bin froh, nicht mit dem Auto oder Wohnmobil unterwegs zu sein. Teilweise ragen die Felsnasen über die gesamte Strassenbreite hinaus und zum Kreuzen ist wenig Platz. Ausgangs der Schlucht spüre ich einige Regentropfen. Müssen wir jetzt wirklich noch unser Regenzeug anziehen? Doch die zum Teil recht grossen Regentropfen erweisen sich als harmlos und schon kurz danach ist alles wieder vorbei. Dann fahren wir nördlich aus dem Vercors hinaus und nach Voreppe hinunter, wo wir wiederum eine Tankstelle suchen (in der Nähe unseres Hotels hat es keine Tankstelle). Auf der Passhöhe von La Placette finden wir für unseren Zvierihalt auch noch ein Restaurant mit einem kleinen Garten und danach geht's auf direktem Weg ins Hotel zurück.

Wie schon am Samstagabend kam der Regen erst, als wir sicher im Hotel zurück waren; und zwar so ausgiebig, dass wir wirklich froh waren, nicht mehr unterwegs zu sein. Bis zum



Nachtessen lies der Regen jeweils wieder nach, so dass Speedy nicht im Regen fahren musste. Dass Roger für seinen zweiten Teller beim Nachtessen noch 14 Euro dazu bezahlen musste, fanden wir überaus kleinlich (bei einem Gesamtumsatz von über 2000 Euro für die ganze Gruppe!).

## Rückfahrt

Es ist immer wieder das Gleiche: die Einen wollen für die Rückfahrt möglichst früh aufstehen und für die Anderen ist fast jede Abfahrtszeit zu früh. Mit Speedy einigen wir uns auf 9 Uhr in Les Echelles. Das Wetter zeigt sich immer noch von der besten Seite (fast noch besser als am Sonntag) und wir stechen gleich wieder in die Chartreuse hinein. Diesmal behindert uns kein Car und wir erreichen die Höhe problemlos. Dann führt uns der Höhenweg bis zum Felsentunnel hoch über Chambéry. Bevor wir in Le Villaret das städtische Gebiet rund um Chambéry verlassen, finden wir noch eine



Tankstelle für die kleinen Tanks; denn es sind immer noch ca. 200 km bis in die Schweiz (Morgins). Oberhalb der Ortschaft erkenne ich das Hotel, wo wir mit Aschi und Silvia auch schon logiert haben (Essen gut, Zimmer schlecht, Aussicht phänomenal). Dann führt uns der nächste Passübergang zum Lac d'Annecy.

Kurz nach Le Villaret sehe ich, dass sich mein GPS „aufgehängt“ hat; d.h. es rechnet an irgendeiner Strassenverbindung und aktualisiert den Bildschirm nicht mehr (ich kenne dieses Phänomen inzwischen und wenn es sich nach einigen Minuten nicht selbst löst, dann muss ich manuell eingreifen - mein System ist ja inzwischen auch schon einige Jahre alt). Zum Glück ist die Stimme noch da und so folge ich der D912 soweit ich es kann; doch in Le Pont verlässt mich die Geduld und ich muss meinen PDA kurzerhand neu starten (Reset). Nach einem kurzen Halt kann es danach wieder weiter gehen.

Da die Hauptstrasse (Richtung Annecy) erst in Sévrier wieder kehrt (wir müssen den See auf der Südseite umrunden), zeigt mir das GPS eine Abkürzung durchs Quartier an. Die erste Abkürzung verpasse ich (kaum signalisiert) und bei der zweiten Abkürzung verpassen uns fast einige Clubmitglieder; doch wir kommen unten sicher wieder auf die Hauptstrasse und damit auch in den Stossverkehr. In Brédannaz halten wir beim Hotel mit der schönen Terrasse direkt am See, wo wir vor ein paar Jahren auch schon mit Aschi und Silvia eingekehrt sind.

Erika fragt mich, ob wir eigentlich auf einer Pässefahrt oder auf der Pfingstfahrt sind. Beim Zusammenstellen des Tourenplans sind mir die vielen Pässe (und Pässchen) ebenfalls aufgefallen und in der Tat: schlussendlich kommen wir auf mind. 18 angeschriebene Pässe in den unterschiedlichsten Höhen und Grössen und dazu noch einige weitere Übergänge.

## Lac d'Annecy

Der Lac d'Annecy liegt im Departement Haute Savoie in Frankreich. Er ist nach dem Lac du Bourget der zweitgrösste See Frankreichs (der französische Teil des Genfersees ausgenommen).

Der Lac d'Annecy wird von Gebirgsflüssen mit Wasser in Trinkwasserqualität gespeist. Die entsprechende Qualität des Sees selbst wurde wieder erreicht, nachdem die Einleitung von Abwässern radikal untersagt und die letzten Zuleitungen in den späten sechziger Jahren von Tauchern zwangsweise verschlossen wurden. Deshalb wird der See als „der sauberste See Europas“ vermarktet.

Der See hat eine Länge von 14,6 km, die Breite variiert von 800 m zwischen Duingt und dem Roc de Chere bis zu 3,35 km zwischen Veyrier du Lac und Sevrier. Auf einer Gesamtfläche von 27,59 km<sup>2</sup> verdunsten im Schnitt pro Jahr 15 Millionen m<sup>3</sup>, was gemeinsam mit dem Abfluss über den Thiou einen vollständigen Wasseraustausch alle vier Jahre bewirkt. Die Höhe des Wasserspiegels liegt bei durchschnittlich 446,80 m am Südende des Sees und 446,40 m in Annecy, was eine Steigung von 0,0027 % bedeutet. Die Durchschnittstemperatur liegt bei 6 °C im Januar und 22 °C im Juli.

Durch eine lange Trockenzeit im Jahre 1817, sowie Hitze ohne Regen in den Jahren 1906, 1947, und 2003 senkte sich der Wasserspiegel im Juli um 35 cm unter normales Niveau.

Nach der südlichen Umrundung des Sees wollte ich oberhalb Talloires eine kleine Abkürzung nehmen; doch die Strassensperrung erwies sich als unüberwindbar und so fand ich in Menthon-Saint-Bernard einen nächste Querverbindung (auch hier würde die Hauptstrasse wieder einen Spitz bis fast nach Annecy machen). Oberhalb des Dorfes wird das eindrucksvolle Schloss von Menthon-Saint-Bernard sichtbar. Dann führt uns die Strasse in zügigem Tempo über Thônes nach Saint-Jean-de-Sixt, wo bald schon der nächste Passübergang beginnt. Inzwischen ist schon fast ein Uhr und es wird mir bewusst, dass wir zeitlich wesentlich hinter meinem Programm liegen. Ich suche nach einem offenen Restaurant; doch es erweist sich, dass vor dem Col de la Colombière in dieser Hinsicht noch „tote Hose“ herrscht (Zwischensaison). So fahren wir bis Le Reposoir, wo wir auch schon pausiert haben. Das angeschriebene Menü ist zwar schon fast ausverkauft; doch die überaus nette und speditive Serviertochter (und natürlich auch der Koch) servieren uns ein gutes Essen mit einem frischen Fruchtsalat als Dessert.



Gut genährt können wir wieder weiterfahren und gelangen über Cluses und Taninges auf den Passübergang von Les Gets. Einen Moment lang verwirrt uns die Ortsbezeichnung „Morzine“ und wir verwechseln es mit „Morgins“, unserem nächsten Ziel, das noch etwas weiter entfernt



liegt. Danach führt uns die Strasse durch ein schönes Tal und über den Col du Corbier gelangen wir schlussendlich nach Abondance und somit definitiv in Richtung Schweiz. Es ist schon Mitte Nachmittag, als wir die Grenze passieren können. Auf halber Distanz nach Monthey können wir wieder auftanken und einigen uns noch auf einen Zvierihalt im Autobahnrestaurant Le Chablais bei Aigle. Werner, Bruno und Annemarie wollen noch über den Col des Mosses resp. Col du Pillon und verabschieden sich von uns. Auch Andy und Margrith verabschieden sich, denn sie haben noch einen weiteren Heimweg vor sich. Wir geniessen noch eine Pause und staunen wiederum über sehr „speditives“ Servierpersonal, das schlussendlich für die Bestellung und den Service länger braucht als wenn es von Beginn an sorgfältig arbeiten würde. Inzwischen hat sich der Stau auf der Autobahn wegen einem Pannenfahrzeug fast vollständig aufgelöst und so verabschieden wir uns voneinander und fahren über die Autobahn nach Bern zurück. Um halb sieben kommen wir wieder gut und heil nach Hause und um sieben Uhr ist mein Motorrad wieder aufgetankt, grob gewaschen und in der Einstellhalle parkiert (und wartet auf die nächste Ausfahrt).

## Rückblick und Ausblick

Die Rückfahrt hat mir persönlich (und auch Irene) angehängt. Speziell natürlich der starke Seitenwind auf der Autobahn vom Wallis bis nach Bern, dann aber auch die Zeitverzögerungen im Zeitplan.



Es braucht halt alles seine Zeit, vom Tanken, übers Warten auf „verlorene“ Mitglieder, der Verkehr und die Pausen fürs Znüni, Zmittag und Zvieri und ich fragte mich wieder einmal, ob wir überhaupt noch so weit fahren dürfen und können. Früher waren Ausfahrten zwischen 400 und 500 km an der Tagesordnung - und heute schaffen wir nicht mal mehr 350 km? Klar - es waren nicht nur gerade Hauptstrasse darunter; doch eben genau

wegen den schönen Kurven und der schönen Gegend fahren wir ja Motorrad (auf der Hauptstrasse am Kabel zu ziehen ist langweilig und kommt erst noch teuer zu stehen). Ich bin nicht bereit, zwei Tage (Hin- und Rückfahrt) auf der Autobahn oder Hauptstrasse zu verbringen, nur um dann doch noch für einen Tag schön Motorrad fahren zu können.

Grundsätzlich war es ein super Wochenende: trockenes Wetter, wenig Verkehr auf den Nebenstrassen, motorradgerechte Strassen; doch ich spürte da und dort eine Kritik: sei es an den kurvenreichen Strassen, sei es am zügigen Tempo, sei es an den etwas kleinen Hotelzimmern, sei es am knappen Duschwasser, sei es am Mittagessen unterwegs, und, und, und. Wieder einmal war ich soweit, meinen Job als Tourenleiter im MCB in Frage zu stellen. Klar: allen kann man es nicht Recht machen - die Frage ist nur, wer Recht hat. Diese Gedanken belasteten meine Psyche am Montagabend sehr stark.

Grundsätzlich hat mir selbst das Wochenende sehr gut gefallen. Ich fahre gerne solche Strassen, genieße die Schräglagen in den Kurven und das Wechselspiel zwischen den Kurven. Ich fahre auch gerne zügig (nicht zu verwechseln mit schnell); d.h. schon aus der Kurve heraus wird beschleunigt und auf geraden Strassen erreichte ich oft eine

Geschwindigkeit von gut 100 km/h; doch bei über 120 km/h ist auch bei mir Schluss (nicht nur wegen den Bussen, sondern auch wegen der Sicherheit und dem Winddruck). Ich lasse jedoch auch den anderen Verkehrsteilnehmern eine Chance (nicht mehrere); d.h. wenn ein Auto vor mir überholen will und ich merke das rechtzeitig, dann lasse ich es auch überholen

(grundsätzlich hat man danach noch genügend Zeit, es auch noch zu überholen). Bei grösserem Verkehrsaufkommen muss man sich halt auch da und dort mit Geduld üben; da hilft kein Drängen und Murren - und oft ist das Überholen in solchen Situationen auch nicht mehr sinnvoll. Da hilft nur

etwas: solche Strassen und Situationen möglichst meiden. Bei solchen Ausfahrten ist es einfach auch wichtig, den Kontakt untereinander (zum nächsten Hintermann resp. zur nächsten Hinterfrau) nicht zu verlieren - auch wenn dazu die Geschwindigkeit zwischendurch reduziert werden muss. Es liegt jedoch auch am Hintermann resp. der Hinterfrau, den Abstand zum vorderen Motorrad nicht unnötig anschwellen zu lassen (möglichst Aufschliessen heisst hier die Devise).

Diese Gedanken betrübten etwas meinen Rückblick auf das schöne Pfingstwochenende und ich frage mich, wie unser Tourenplan in Zukunft aussehen soll. Mit kürzeren Fahrten kann man weniger neue Gegenden kennen lernen und mit nur 1- oder 2-tägigen Fahrten ist die Reichweite noch mehr eingeschränkt. Bin ich noch der richtige Tourenleiter für den MCB? Zur Beantwortung dieser Fragen und Gedanken sind jetzt aber alle Clubmitglieder gefragt, denn für die stelle ich resp. der Vorstand Jahr für Jahr ein Tourenprogramm zusammen (nicht für mich). Für solche Diskussionen wären ja eigentlich auch unsere monatlichen Höcks und Treffen da.

Anfang Juni 2009

Euer Tourenleiter

Martin

