

2007 Tour de Suisse

Ford Köln und Uwe Becker sind die Größten! Sozusagen die Retter der Tour!

Doch erstmal der Reihe nach: Erste Planungen starteten schon im Herbst 2006, schnell stand die Strecke und bis auf ein paar Wackelkandidaten auch das Teilnehmerfeld. Kurz vor der Hotelbuchung die Nachricht: Tour ohne Uwe, Ralf und Josef, dann auch kein Auto von Ford. Ausgerichtet auf wenigstens 10 Teilnehmer und geringe Kosten für einen Begleitwagen das Ende der Tour. Dann die erlösende Meldung aus Köln, Josef kommt doch noch mit und sogar zwei Fahrzeuge gibt es von Ford ohne weitere Kosten. Super!

Zwei Tage vor der Tour steht der Fahrzeugpark in Donrath, wird mit Rädern, Gepäck und Proviant bestückt. Besonders ins Gewicht fallen dabei die Bananen; Herbert hat es besonders gut mit uns gemeint und sich wohl ein wenig in der Stückzahl vergriffen. Die Anreise verläuft reibungslos und vom Ferienbeginn ist auf der Autobahn nichts zu merken.

Der Abend im Vorort Ebikon dient nicht nur dem Vertrautmachen mit der Umgebung, sondern auch mit den Gepflogenheiten des Landes, so heißt ein kleines Bier „drei Dezi“ oder „Stange“ und das große gibt es gleich in dem mit Rachenlaut gesprochenem „Chübel“.

LUZERN - ANDERMATT 95 KM 1667 HÖHENMETER

Bei perfektem Radelwetter verlassen wir Ebikon, tangieren Luzern und fahren parallel zur Uferpromenade. Zur Rechten der Vierwaldstätter See. Der Blick schweift immer wieder über die Wasserfläche, hinüber zum Rigi, später zum Pilatus. Altertümliche Ausflugsschiffe überqueren hier und da den See. Wie ein Juwel, in dem sich das Sonnenlicht bricht, liegt er in der Landschaft. Wir haben Küssnacht und Weggis passiert, als uns bei Kilometer 28 die Wirklichkeit wieder einholt und Wolfgang Walden sein Ersatz-Hinterrad benötigt, nachdem ihm eine der Alu-Messerspeichen gerissen ist. Damit ist unser Reserverad schon mal aufgebraucht. Ab Sisikon wird es nun etwas unruhig, denn der Autoverkehr von der E41 gesellt sich nun zu uns. Vor ihrer Fahrt in den Süden scheinen die Schweizer einige Aggressionen aufgestaut zu haben, denen sie an uns freien Lauf lassen. Angehupt und abgedrängt heißt es für uns jetzt: „Cool bleiben!“ Da müssen wir noch ein paar Kilometer durch. Bei Altdorf kriegen die Kraftfahrzeuge ihre Autobahn wieder und wir gönnen uns erst mal eine Pause. Herbert hat bei Silenen einen schönen Rastplatz „mit eigener Kapelle“ gefunden und Tische und Bänke kommen zu ihrem ersten Einsatz. Das Ziel ist zwar nicht mehr weit, aber für den 1000 Meter hohen Anstieg müssen noch ein paar Kalorien gebunkert werden. Die Steigung beginnt jetzt richtig und es dröhnen die Motoren in diesem engen Tal, dem einzigen Zubringer zum Gotthard-Tunnel. Den größten Teil der Steigung haben wir bereits bewältigt, als sich diese Situation weiter zuspitzt. Hinter dem Tunneleingang beginnt die Schöllenen-Schlucht, die Straße wird mit rund 10 % noch steiler und wir müssen sie mit zahllosen Motorradfahrern und Autos teilen, die über den Gotthard-Pass wollen. In den endlosen Galerien und Tunnels brummt es gewaltig. Der Gleichgewichtssinn schwindet allmählich und es fällt schwer, eine halbwegs gerade Linie zu fahren. Die Temperatur ist binnen der letzten halben Stunde um 13° C gesunken und der Himmel ist bedeckt, als wir die Teufelsbrücke am Ende der Schlucht erreichen. Wildromantisch endet das schroffe Tal und mündet nun in das Hochplateau um Andermatt. Minuten später sind wir am Hotel. Der Wirt hat in weiser Voraussicht ein tolles kohlenhydrathaltiges Menü vorbereitet.

ANDERMATT - BRIG 82 KM 1278 HÖHENMETER

Kräftiger Regen in der Nacht und nasse Straßen am Morgen drücken etwas auf die Laune. Vor allem die Unwetterprognosen, die seit gestern Abend über den Bildschirm flimmern, lassen Zweifel an unserem Vorhaben, heute den höchsten Pass der Schweiz zu erklettern, aufkommen. Vor gerade einmal sechs Tagen hat es den Profis die Räder auf dem Nufenen zerhagelt. Auch der Wirt ist skeptisch: „Hier ist es immer extrem und man kann keiner Vorhersage trauen!“ So rollen wir in Regenkleidung gehüllt erst einmal bis Hospenthal, dort fällt demokratisch 4:4 die Entscheidung, den Sankt Gotthard und den Nufenen heute aus dem Programm zu streichen. Das Etappenziel Brig steht fest und deshalb müssen wir auf alle Fälle ins Rhonetal. Der Furkapass, gerade einmal 48 Meter niedriger als der Nufenen, muss deshalb zwangsläufig unter die Räder kommen. Zunächst verläuft die Straße recht flach neben der Furka-Bahn bis nach Realp, dann beginnt sie sich zu winden und schraubt sich mit durchschnittlich 7 % durch die Wiesen hinauf. Noch begleiten uns die Blicke neugieriger Kühe auf den Berg. Bald wird es karger, kühler und feuchter. Von Andermatt scheinen wir uns kaum zu entfernen, es geht nur immer höher hinauf und den Startort können wir noch lange am Ende des Urserentales sehen. Die Gleise der historischen Furka-Bergstrecke sehen wir noch im Tunnel verschwinden, dann nähern wir uns den Schneefeldern, die in den letzten Tagen einen frischen weißen Überzug bekommen haben. Die Gruppe ist etwas zersplittert, aber zeitnah erreichen alle den Scheitelpunkt des Furkapasses. Die Witterung ist nicht besonders einladend und so gibt es keinen langen Stopp. Ein Foto vor der Schneewand, eine Banane, Wasser fassen und ab geht es zu Tal. Es regnet zwar nicht mehr, aber die nasse Straße verlangt Fingerspitzengefühl beim Anbremsen der 180° Kurven und ein sensibles verlängertes Rückgrat beim Ertasten der Haftgrenze. Ein Stopp am Rhonegletscher mit gleichzeitiger Panoramaaufnahme der Furka- und Grimselerserpentinen ist Pflicht, zumindest für den Fotografen. In Gletsch, wo sich diese Straßen vereinigen, sammelt sich die Gruppe zur Weiterfahrt in geschlossener Formation und hinter Ulrichen müssen wir nochmals die Regenkleidung testen, denn jetzt bekommen wir wieder etwas von oben. Diesmal werden die Lawingalerien begrüßt, um in den kurzen Genuss eines trockenen Teilabschnittes zu kommen. Zwar haben wir inzwischen wieder von Schwerkraft- auf Muskelantrieb umgestellt, doch neben ein paar Hügeln weist die Straße noch überwiegend Gefälle auf. Der letzte Rest der spürbaren Abfahrt folgt bei Fiesch, wo es in einigen Kurven sozusagen bis auf den Boden des Trogtales hinuntergeht. Auf eine Rast wird heute gänzlich verzichtet und bereits um 14 Uhr erreichen wir Brig. Nach Körper- und Radpflege bummeln wir vom Hotel ins Städtchen. Ein paar Leckereien, ein Altstadttrudgang inklusive Stockalperpalast, dann geht es zum Abendessen ins Hotel. Etwas enttäuschend wird die Spezialität des Hauses, ein in Streifen zerlegtes Steak, eingenommen. Die hungrige Meute sieht sich daher veranlasst, anschließend etwas Essen zu gehen. Begleitet von heftigen Regengüssen springen wir auf dem Heimweg von einem Vordach zum nächsten.

BRIG – VILLARS-SUR-OLLON 119 KM 1476 HÖHENMETER

Kühl, aber zunehmend sonniger präsentiert sich der dritte Tag. Die Straße ist trocken, dafür haben wir ordentlichen Gegenwind – man kann ja nicht alles haben. In Einerreihe verlassen wir Brig, andere Formationen lässt die verkehrsreiche Straße nicht zu. Vorne wird durchgewechselt, bis nach einer Stunde Friedhelm an die Reihe kommt. Offenbar verleiht ihm die endlich frei vor ihm liegende lange

Gerade Flügel und er zieht das Tempo an. Demonstrativ bleibt die ganze Gruppe stehen, denn das Begleitfahrzeug ist auch gerade verfügbar und der Führende zieht weiter seine Bahn. Wir versorgen uns noch mal mit Wasser und Bananen, als nach einer Weile Friedhelm mit den Worten zurückkommt: „Ich hab nix gemerkt!“ Die Rhoneautobahn wirkt zwar entlastend, dennoch herrscht auf unserer Route viel Verkehr. Fruchtbare Hänge säumen das weite Tal. Am Wegrand werden überall Walliser Aprikosen feilgeboten. In Saxon hat Herbert seinen Bananenbomber auf dem Bahnhofplatz gestellt, um unser volles Pausenequipment noch mal zum Einsatz zu bringen. 30 Kilometer bzw. eine Stunde trennen uns jetzt noch von dem Aufstieg zum Hotel. Es gilt also, noch mal ordentlich beim Proviant zuzulangen. Bei Martigny macht das Tal einen 90°-Rechtsknick, denn das Bergmassiv der Mont-Blanc-Gruppe verwehrt der Rhone den weiteren Geradeauslauf. So bleibt ihr nichts anderes übrig, als sich kurz darauf in den Genfer See zu ergießen. Wir ziehen es hingegen vor, das Tal bei Bex zu verlassen und es auf der Route de Gryon mit der gefährlichen Steigung aufzunehmen. Mehrfach über 15 % und kaum einmal unter 10 % fallend quält sich nicht nur die Straße den Berg hinauf. Jürgen sucht sich irgendwann ein Plätzchen in der Fahrerkabine des Transit. Friedhelm ist allen davon geklettert, findet aber selbständig das Hotel. Während fast alle dort eingetrudelt sind, saust ein grüner Blitz vorbei und Wolfgang Schreiber kehrt erst nach einer Ortsbesichtigung an unser Domizil zurück. Nachdem auch wir später eine Ortsbesichtigung nachgeholt und die Restaurants in Augenschein genommen haben, entschließen wir uns, im Hotel zu essen. Mit meinen bescheidenen Französischkenntnissen, gelingt es mir, uns in Absprache mit dem Maitre de cuisine ein mehrgängiges, rustikales Abendmenü zusammen zu stellen. Mit Blick vom Balkon des „Alpe Fleurie“ auf die gegenüberliegenden Bergketten und das 800 Meter unter uns liegende Rhonetal beschließen wir den Tag.

VILLARS-SUR-OLLON - INTERLAKEN 121 KM 1560 HÖHENMETER

Wieder geht eine regnerische Nacht zu Ende und auch die Temperatur verspricht heute keine Höhenflüge. Wir müssen zuerst den Rest des Col de la Croix abarbeiten und noch im Ort Villars-sur-Ollon beginnt die Kletterei. Die Neigungswinkel sind deutlich moderater als gestern Nachmittag und mit frischer Power vom Frühstücksbüffet ist das kein großes Thema. Gleichmäßig drücken wir unsere Räder den Berg hinauf, während Friedhelm wieder ungestüm vorausgefahren ist. Unangenehm für ihn – denn auf dem Gipfel herrschen nur 6° C und es regnet, der einzige Unterschlupf ist eine Damentoilette; dort harrt er aus bis Gruppe und Begleitwagen oben sind. Etwas wärmer bekleidet geht es auf die Gefällstrecke, die einen Blick auf Les Diablerets im Tal gestattet. Ohne flache Passage geht es im Ort sofort wieder nach oben. Zum Glück sind die Berge heute alle nicht hoch. Der Col du Pillon bringt es gerade mal auf gut 1500 Meter und die sind schnell erreicht. Die Temperaturen auf dem Gipfel sind immer noch wenig einladend und so sehen wir noch die Gondel zum 3000er Gletscher in den Wolken verschwinden, dann hält uns nichts mehr hier oben. Kühl und feucht gestaltet sich auch hier die Abfahrt. Einen Schauer warten wir vor dem Postamt in Gsteig ab, rollen dann weiter durch den Nobelskiort Gstaad und nehmen die für heute letzte Steigung nach Saanenmöser, Die 250 Höhenmeter tun nicht sonderlich weh, sind locker in Sitzen zu bezwingen. Nach getaner Arbeit wäre jetzt eine Mahlzeit recht angenehm, doch es regnet wieder und wir schicken Herbert einen Platz mit Überdachung zu suchen. Kurz darauf wird er fündig und parkt das Mobil vor einer Werkstatt mit einem großzügigen Vordach. Da hier wohl nicht gearbeitet wird, platzieren wir uns mitten vor dem Tor. Witterungsbedingt bevorzugen wir die dicke Jacke zum Mittagstisch. Die Bananen haben inzwischen eine gesunde Farbe angenommen und vermehrt wird auf die übrigen Lebensmittel zurückgegriffen. Frisch gestärkt geht es entlang des rauschenden

Baches weiter das Simmental hinunter. Mehrfach quert die Bahnlinie die Straße und beim dritten Mal ist es dann soweit. In ungünstigem Winkel verlaufen die Schienen durch den Asphalt und als fast das komplette Peloton unbeschadet die Stelle passiert hat, fädelt sich Jupp in das Gleis ein und nimmt seinen Zimmergenossen Wolfgang S. direkt mit zu Boden. Seine erste Sorge gilt dem Fahrrad und er flucht über die Kratzer an Schaltung und Lenker. Die Prellungen und Abschürfungen auf der rechten Seite stecken die beiden erst mal weg und pedalieren Minuten später wieder mit der Gruppe in Richtung Thuner See. Das Tempo wird um fünf Stundenkilometer reduziert und nach dem Schrecken erreichen wir im Schongang um 14:30 Uhr den See. Im Uhrzeigersinn drehen wir eine dreiviertel Runde, durchqueren in hektischen Trubel Thun und sind nun auf der stillen und jetzt auch trockenen Seite am Seeufer angelangt. In Interlaken finden wir auf Anhieb unser urig altes Hotel im Ortsteil Matten. In den stockfinsternen Gängen mit dunklem Holz ausgekleidet kann man die Zimmertüren nur ertasten. Die Fahrräder haben eine Wäsche nötig und die Kette wird für ein paar Tropfen Öl dankbar sein. Auf dem Balkon nehmen wir noch ein paar Chübel, nach Wundversorgung gesellt sich auch das Krankenzimmer hinzu und bald gibt es ein deftiges Abendessen im Haus. Ein Rundgang durch die City offenbart uns, dass Interlaken offensichtlich zu den europäischen Tourenzielen der Japaner gehört.

INTERLAKEN - ANDERMATT 100 KM 2654 HÖHENMETER

Die Chefin des Hauses, eine rheinische Frohnatur aus Elsdorf, verabschiedet uns zu einer sonnigen Etappe. Bereits zum Beginn der Königsetappe bieten sich wunderschöne Ausblicke: Die schneebedeckte Jungfrau zeigt sich erstmals, die Überquerung der Aare, die beide Seen verbindet ist schön anzuschauen und schließlich können wir etwas länger das Panorama des sonnenbeschieneenen Briener Sees genießen. Im Gegensatz zur Uferstrasse am Thuner See ist der Straßenverlauf meist etwas höher in den Berg gelegt, was dem Ausblick durchaus entgegenkommt. Bis Meiringen ist der Straßenverlauf flach, dann folgt eine Erhebung, in die sich die Aare eine Schneise geschnitten hat. Oberhalb dieser Aareschlucht schauen wir in einen grünen Talkessel rund um Innertkirchen und es lässt sich an den Bergmassiven bereits erahnen, dass sich hier die Strassen zum Susten und Grimsel teilen werden. Heute ist der Zweitgenannte auf dem Programm, der Susten muss bis morgen auf uns warten. Kaum haben wir et-was an Höhe gewonnen, ist erst mal Verpflegung angesagt. Tische und Bänke kommen an diesem Sonntag wieder zum Einsatz und der Transporter wird um einige Kilogramm Lebensmittel erleichtert. Fast 1600 Höhenmeter sind jetzt an einem Stück zu fahren. Zunächst ist das Tal weit und die Nadelwälder weitab neben der Straße bieten wenig Schatten. Die eine oder andere Schweißperle zerplatzt auf dem Asphalt. Ausdauer ist jetzt gefragt, denn rund eineinhalb Stunden muss jetzt die Kette über die Zahnkränze gezogen werden. Die Steigung bleibt zum Glück meistens im einstelligen Prozentbereich. Als die Wälder weichen, wird das Tal plötzlich eng und schroff. Die alte Grimselstrasse führt uns auf Kopfsteinpflaster an den Tunnels vorbei durch dramatische gletschergeschliffene Felsformationen. Vor uns türmt sich mächtig die Staumauer des Räterichsboden-Sees auf. Ein Zwangsstopp am Staudamm wird erforderlich, denn Wolfgang Walden hat bei dem Kraftakt die nächste Speiche verbraucht. Es ist kein Hinterrad mehr verfügbar und er begibt sich gemeinsam mit Georg an die Reparatur, die sich allerdings schwierig gestaltet. Da wir noch einiges an Höhe bis zum Gipfel zurückzulegen haben, wird die Reparatur in den Begleitwagen verlegt. In einem eleganten Bogen schwingt sich die Straße nun zum Grimselsee hinauf. Am See entlang verläuft die Straße zunächst flach, zieht sich dann immer mehr in den Hang, um schließlich in weiteren Serpentinaen dem Gipfel entgegenzustreben. Dort bietet sich eine prächtige Aussicht vor allem in südliche Richtung. In dem kleinen Bergsee spiegelt sich die Bergkette der 3000er. Meiner

Kamera ist scheinbar der Sauerstoff ausgegangen und sie produziert nur noch weiße Bilder. Statt etwas Vernünftiges zu essen, probiere ich bis zur Weiterfahrt an dem Gerät herum. Das sollte sich rächen, der Berg verzeiht keinen Fehler!

Die Südseite des Grimselpasses endet in Gletsch und auf der kurzen Abfahrt über 400 Meter in die Tiefe lassen wir ordentlich die Bremsgummis qualmen. Mehrfache Richtungsänderungen um 180° zwingen uns immer wieder zu vehementer Geschwindigkeitsreduzierung. Der Aufstieg zum Grimsel war nur der Vorwaschgang, jetzt gibt's am Furka die Hauptwäsche. Bereits von der Abfahrt bekannt lässt sich dennoch die Steigung schwer einschätzen. Die Rampe zieht sich lang von Gletsch aus empor, bevor die Serpentina zum Rhonegletscher beginnen. Mein Grüppchen, an das ich mich gehängt habe, muss ich nach der ersten Kehre ziehen lassen und ich bemerke nach einiger Zeit die Folgen eines Hungerastes. Der Drehzahlmesser (Herzfrequenz) geht runter und will nicht mehr über 140 steigen. In den Beinen kommt kein Sauerstoff mehr an und ich kriege die Kurbel kaum noch gedreht. Hinter dem Hotel Belvedere ist dann Schluss. Der Besenwagen hat Jürgen bereits eingeladen und ich geselle mich dazu uns wir lassen uns die letzten einhundert Höhenmeter transportieren. Auf der Passhöhe ist es bitterkalt und wir ziehen warme Sachen über, bis wir in wärmere Regionen kommen. Doch das Urserental scheint wieder ein eigenes Klima zu haben und auf der wenig harmonisch zu fahrenden Passstraße wird und wird es nicht wärmer. Das Kurvengewirr erlaubt keine hohen Geschwindigkeiten so dass wir erst nach 20 Minuten den Talgrund bei Realp erreichen. Die Sonne ist verschwunden und es ist noch immer kalt. Ich freue mich auf das nahe Andermatt und ein warmes Wannenbad.

ANDERMATT - LUZERN 121 KM 2242 HÖHENMETER

Wenig einladende Temperaturen herrschen auch am Morgen wieder in Andermatt. Da es ohne Warmfahren sofort zu Tal geht, gilt es erst einmal, winddichte Kleidung aufzulegen. Minuten später liegt die Schöllenschlucht mit ihren Tunnels und Galerien hinter uns. In Wassen entledigen wir uns der jetzt überflüssig gewordenen Kleidungsstücke, denn die Sonne und selbst produzierte Eigenwärme sollen uns bei der Sustenbesteigung einheizen. Der Weg schlängelt sich zunächst durch Wälder und gibt dann einen Blick auf ein weites grünes Tal frei. Friedhelm hat heute den Fotografen-Job übernommen und kann seine überschüssige Energie nun sinnvoll einsetzen, indem er vorausfährt und die Gruppe mehrfach ablichtet. Erst bei etwa 1800 Meter Höhe bekommt der Sustenpass einen alpinen Charakter, wird felsig und in der Ferne lässt sich die Passhöhe erahnen. Nach kurzem Zwischenstopp, bei dem wir eine einheimische Mountainbikerin an unseren köstlichen Bananen teilhaben lassen, erreichen wir alsbald den Tunnel, der die Passhöhe markiert. Auf der Westseite bauen wir im Windschatten des Transit Tisch und Bänke auf, genießen eine Weile die herrliche Aussicht an diesem sonnigen Platz. Nur Friedhelm schafft es, die Idylle mittels eines über den Tisch vergossenen Kaffeebechers zu zerreißen. Nach Analyse der Kippursache begibt auch er sich ans Wischen und wir nutzen die Aufräum- und Putzaktion zum Einräumen und zum Aufbruch. Vor der Abreise bietet sich die riesige mit dem Schriftzug „RTV Lohmar“ präparierte Schneewand zu einem Gruppenfoto an. Nach 2 km zeigt sich der Steingletscher mit dem Schmelzwassersee in voller Schönheit. Ich glaube, die meisten haben es nicht gesehen und sind durchgefahren, während ich Friedhelm um ein paar Fotos für das Archiv bitte. Dann verfolgen und überholen wir teilweise die abgefahren RTVer, die sich bereits mit der anspruchsvollen Gefällstrecke auseinander gesetzt haben. Die Abfahrt macht Spaß und ist recht schnell zu befahren, so dass wir bald Innertkirchen im Aaretal erreichen. Das Fahrerfeld ist weiter auseinander gezogen als beim Passanstieg. Deshalb sammeln wir

uns es einmal bevor es über den Hügel bei der Aareschlucht geht. In Meiringen wählen wir nun die Route zum Brünigpass, der sich von die-ser Seite als zäher Bursche erweist. Mit bis zu 15 % stemmt er sich gegen die Radler, die bei sommerlichen Temperaturen hier einige Schweißtropfen durch die Poren drücken. Unablässig neigt sich das Asphaltband im zweistelligen Bereich, bis sich bei der Vereinigung mit der vom Briener See kommenden Strecke die Lage entspannt und nach weiteren 200 Höhenmetern ist auch dieser Pass Geschichte. Der letzte nennenswerte Anstieg der Alpentour ist damit bewältigt. Grund genug, jetzt ein nettes Café zu suchen, bevor das Ziel erreicht ist. Nachdem wir am Lungerner See vorbei sind, werden wir fündig und gönnen uns mit Ausblick auf den Sarner See ein riesiges Stück Apfelkuchen. Die letzten Kilometer ziehen sich nun durch flaches Land bis zum Vierwaldstätter See. Die Gegensätze zur ersten Etappe sind krass erkennbar. Heute ist die deutlich unangenehmere Seeseite zu befahren. Neben uns dröhnt die Schnellstrasse, Radler im Gegenverkehr, ein Blick auf den See ist kaum möglich. Nach einer Woche Natur pur ist der immer dichter werdende Verkehr schwer zu ertragen. In der Nähe von Horw verfahren wir uns auch noch, denn für Radler gibt es keine Schilder nach Luzern. Herbert sollte es derweil auf der Autobahn ähnlich ergehen. Hohe Konzentration ist im Luzerner Stopp and Go gefordert. Zwar führt eine Radspur an den stehenden Autos vorbei, doch immer wieder springen Fußgänger vor das Rad oder Radfahrer queren rücksichtslos unsere Spur. Gerade sind wir aus dem Gröbsten raus, da scheidet es im hinteren Fahrerfeld. Josef hat die Bordsteinkante einer unglücklichen Verschwenkung des Radweges übersehen und legt sich abermals auf dem letzten Kilometer sozusagen unter der „Flamme rouge“ auf die Straße. Er erreicht zwar aus eigener Kraft das nahe Hotel, dennoch ist das ein unschöner Abschluss der Tour!

Der Abend wird in Anbetracht der verlockenden Speisekarte im Hotel verbracht. Sechs Mann schließen sich zu einem Flatrate-Pizza-Essen zusammen und die Karte wird hoch und runter durchprobiert, bis der Pizzabäcker mit einem käseüberladenen Exemplar dem Spiel ein Ende bereitet. Zu später Stunde schaffen wir es gerade noch, die vollen Bäuche die Treppe hinauf und ins Bett zu wuchten. In der Nacht gab es mehrere Begegnungen an der Minibar im 1. Stock, um die Folgen der Pizza „Diabolo“ zu behandeln.

SCHLUSSWORT

Der Dank gebührt zunächst einmal Uwe Becker, der sich für die Zusammenstellung unseres Fahrzeugparks stark gemacht hat, als auch den Teilnehmern, die sich mit stets guter Laune allen Wettersituationen, steilen Bergen und sonstigem Unbill gestellt haben. Natürlich an Herbert, der seit zehn Jahren sein Ehrenamt von Jahr zu Jahr perfektioniert. Die Gruppe passte gut zusammen, die Landschaft war genau so harmonisch, die Schweiz war einfach schön!

LOHMAR, IM AUGUST 2007 HANS WERNER VITS