

PKW-Reise nach Großbritannien 1996

- mit **Scandinavian Seaways** nach **Newcastle**
- **Hadrian's Wall, Roslin, Edinburgh**
- **Dunkeld, Dunnotar Castle, Westhill**
- **Aberdeen, Malt Whisky Trail, Inverness**
- **John o' Groat's, Dunnet Head**
- **Loch Ness, Skye**
- **Nevis Ranges, Gretna Green, Banbury**
- **Byfield, Woodford, Stratford upon Avon**
- **Land's End, Stonehenge, Andover**
- **Folkestone – Shuttle – Calais**

1996

The map illustrates a proposed high-speed rail network across Great Britain and Ireland for the year 1996. The network is primarily represented by a solid red line, which starts in London and extends northwards through the Midlands and Scotland. A dashed blue line indicates a secondary route along the east coast of England. The map includes major cities, towns, and geographical features, with the rail routes connecting key locations across the country.

Allgemeine Bemerkungen zur Planung

Gleich nach der Wende hatten wir vor, diese Reise zu unternehmen. Da gab es noch Seniorenermäßigung und kostenfreie Termine für den Autotransport auf verschiedenen Fähren und Frühbuchungsrabatt von 10%! Aber da kam immer wieder etwas anderes dazwischen. Leider war ich 1995 nicht sicher, ob mein Auto durch den TÜF (Mai) kommen würde, also war es mit der Frühbuchung nichts. Ich weiß gar nicht mehr, was es dann noch an Störfaktoren gab (Edith dachte z. B. an Nierensteinzertrümmerung). Inzwischen waren wir schon Stammkunden der Sealink-Reederei in Bezug auf die Zusendung von Prospekten. Die Preise reduzierten sich von Jahr zu Jahr, aber es fielen auch die Ermäßigungen weg. Immer mehr konzentrierten sich die Transfervarianten auf die Fähre von Hamburg nach Newcastle. Bei Hin- und Rückfahrt und der Bestellung von mehr als 5 Hotel-Gutscheinen gab es einen deutlichen Preisnachlaß. Harald meinte aber, dass es eine Sünde wäre, nicht den Kanal-Tunnel zu benutzen. Das war natürlich richtig, obwohl dabei aber die Ermäßigung wegfiel!

Wir fanden dann bei Wolters-Reisen ein sehr zusagendes Angebot. Dort waren die Fährkosten nicht von der Saison abhängig, und die Hotelgutscheine waren nur wenig teurer als bei Sealink. Man konnte dort auch kostenlos die erste und die letzte Hotelübernachtung reservieren lassen. Das erwies sich besonders für die Anreise als großer Vorteil!

Bemerkungen über GB * * * Straßen und Fahren

Auch schmale Straßen sind in Großbritannien asphaltiert. Der Belag ist deutlich besser als bei unseren Straßen und Autobahnen. Nur in den größeren Orten gibt es Ampeln. Sonst wird alles durch Kreisverkehr organisiert. Das Eingewöhnen fällt nicht schwer, weil die Spuren gut gekennzeichnet sind. Linksabbieger nehmen die äußere Spur, Geradeausfahrende die mittlere und Rechtsabbieger die innere bis zum vorletzten Viertel. Man blinkt dann rechts und fährt aber links in den Kreis. Das lernt sich schnell und macht überhaupt keine Probleme, wenn alle Briten sich daran halten! Beachten muss man dabei aber auch, dass manchmal zwei oder sogar drei Kreise hintereinander liegen können, d.h. die gerade Ausfahrt ist gleichzeitig die Einfahrt in den nächsten. Wenn dann ein Kreis nur aus einem weißen runden Klecks auf dem Pflaster besteht, und auf der so konstruierten '8' überall Autos kurven, erfordert das erhöhte Aufmerksamkeit. In Byfield bin ich wenigstens 10 Mal über so etwas gefahren, aber ich blieb immer in einer Spur, während Engländer einfach geradeaus durchfuhren.

Man muss sich aber auch daran gewöhnen, dass selbst die kürzeste Straße eine Nummer hat und auf Vorwegweisern häufig nur die Straßenummer angegeben wird.

Wir brauchten deshalb immer drei Karten: eine mit den Straßennummern, eine mit den Kilometer- bzw. Meilenangaben und eine wegen der Gesamtübersicht.

A-Straßen mit einer oder zwei Stellen sind meist 4-spurig und gehen selten durch Orte. Sie sind unseren Autobahnen ähnlich. Kreuzungen und Abzweigungen werden überwiegend mit Kreisverkehr geregelt.

B-Straßen können 4-spurig sein, sind aber gelegentlich auch so schmal, dass gerade ein Auto fahren kann. Dann sind in kurzen Abständen Ausweichbuchten angelegt. Das Vorbeilassen oder Überholen klappt auf diese Weise hervorragend. Es waren auch immer Hinweisschilder vor den Ausweichbuchten zu finden.

Autobahnen sind bis auf wenige nicht ausgebaute Kilometer 6-spurig, d. h. eigentlich sind sie 8-spurig, denn beidseitig ist eine Spur durch einen durchgehenden Strich als Notspur abgegrenzt. Es gibt keine Ortsdurchfahrten und keinen Kreisverkehr. Auffahrten erfolgen über großzügig angelegte Brücken. Es ist eine Geschwindigkeit von 70 Meilen erlaubt; das sind 112 km. Wenn man 120 km fährt, kann man mit den Engländern mithalten und wird nur selten überholt.

Es gibt aber im Unterschied zu den anderen Straßen auch keine Parkplätze. Dafür findet man vorbildliche Servicezentren mit Shop, Restaurant, Selbstbedienungslokal, Geldautomaten, Toiletten (die Benutzung ist fast immer kostenlos), Tankstellen und großem Parkplätzen.

Tankstellen sind häufig, aber bei den Preisen gibt es erhebliche Differenzen. Der billigste Liter Benzin (Premium) kam 50,9 Pence und der teuerste 67,9 Pence. Dabei kann bei einem Tankstellenabstand von nur ein paar hundert Metern der Unterschied mehr als 10 Pence betragen. Wir hatten das sparsame Tanken so organisiert, dass wir auf dem letzten Streckenabschnitt bis zur Übernachtung die günstigste Tankstelle aussuchten und bei ihr am nächsten Tag tankten.

Auf den Autobahnen ist auf den Vorankündigungsschildern für die Servicezentren meist auch der Benzinpreis angegeben. Es steht da immer drauf, in welcher Entfernung welche Firma das Center betreibt. Der Benzinpreis ist damit unabhängig vom Betreiber und scheint längere Zeit konstant zu sein, denn er war aufgemalt. Es waren also keine Schiebeschilder zum Auswechseln.

Nicht nur in den abseits gelegenen Gegenden, sondern auch in Städten kann es passieren, dass die Tankstellen geschlossen sind. Nachts sind selten welche auf und sonntags noch seltener. Darauf muss man sich einstellen. In den Städten gibt es aber 24-Stunden-Tankstellen. Interessant ist, dass an den Autobahnen das Benzin meist billiger ist als an benachbarten Tankstellen in den Orten. Der Unterschied kann bis zu 20% betragen!

Bemerkungen über GB * * * Hotels

Wir hatten Hotelgutscheine, die legten wir bei der Ankunft vor. Das berechtigte uns gleichzeitig, das nächste Hotel reservieren zu lassen. Das gefiel uns sehr gut. Es klappte auch hervorragend. Obwohl wir noch in der Vorsaison verreisten, war aber in Schottland nicht immer das gewünschte Hotel frei. In England war es dann trotz der Fußballmeisterschaftsspiele besser. Bis auf das Hotel Westhill bei Aberdeen waren es typisch englische ältere Gebäude, die aber alle frisch renoviert waren. Die Grundausstattung war im wesentlichen gleich: Doppelbetten oder Twins, Tisch, Schrank, Schreibschrank, 2 Sessel, große Spiegel, Telefon, Farbfernseher (nur einmal mit Empfang deutscher Sender), Badezimmer (alle mit Bad und Dusche), täglichem Hand- und Badetücherwechsel, Seife, Duschgel, Shampoo. Alle Hotels waren extrem sauber!

Da in dem bebilderten Katalog jedes Hotel in seiner Lage beschrieben wurde, haben wir die für uns günstigsten herausgesucht. Man hat ausreichend Auswahl. Die Zufahrtsbeschreibungen sind recht zuverlässig. Nur beim ersten und letzten haben wir fragen müssen. Bei Roslin lag es daran, dass wir die Straße 701 nicht fanden, und in Folkestone hatten wir den Kreisverkehr nicht erkannt!

Ach ja, das ist auch bemerkenswert: Ortsschilder sind nicht immer vorhanden, oder sie stehen im Gebüsch.

Die einfachste Anfahrsbeschreibung war für das Hotel in Andover. Die ging so:

Erster Kreisverkehr → erste Abzweigung;
zweiter Kreisverkehr → zweite Abzweigung;
dritter Kreisverkehr → dritte Abzweigung;
dann Hotel erkennbar!

Bemerkungen über GB * * * Essen und Trinken

Wir hatten aus den Restaurant-Erfahrungen der London-Reise ein wenig Besorgnis wegen des Essens. Dort brachte man es fertig, den zartesten Heilbutt zu einer zähen Scheibe zu verunstalten, die kaum mit dem Messer zerteilbar war. Dass das eine Fehleinschätzung war, muss ich gleich hier an den Anfang stellen. Wir haben nur vorbildliche Versorgung erlebt und dabei recht unterschiedlich aus den Speisekarten ausgewählt. Aber zunächst zum Frühstück; es war in allen Hotels ähnlich. Auf dem Selbstbedienungstisch war eine Vielzahl von Müsli und Komponenten und mehr Sorten an Flakes, als wir kannten. Dann gab es Säfte und Obst. Ich bevorzugte Grapefruit-Scheiben, sicher aus Konserven, denn sie schmeckten überall gleich gut. Serviert wurde Kaffee oder Tee und brauner oder weißer Toast. Wir wählten immer gemischten Toast. Es waren so an die 4 Scheiben, die diagonal geteilt auf einem Träger gebracht wurden.

Auf dem Tisch standen Milch, Zucker, Marmelade, Honig und Butter. Das warme Frühstück konnte man komplett nehmen, oder eine Auswahl treffen; komplett heißt: zwei gebratene, handtellergroße Scheiben Schinkenspeck, zwei gebratene Würstchen, Ei als Rührei oder Spiegelei oder gekochtes Ei, 2 gebratene Tomatenhälften und gebratene Pilze. In Schottland gab es vorher noch wahlweise Porridge (Haferflocken-Suppe). Die war sehr gut und beruhigte mein Magengeschwür, weil ja dann anschließend der gebratene Speck kam!!! Porridge hätte man in England auch serviert, dort hätte man das aber extra machen müssen.

Auf die Würstchen haben wir dann schon am dritten Tag verzichtet; aber Rührei konnte leider meine Frau nicht immer streichen, obwohl ihre Cholesterinwerte es verlangten. Pilze und gebackene Tomaten habe ich auch bald durch frische Tomaten ersetzt, denn der Geschmack ist gewöhnungsbedürftig. Hervorragend im Geschmack war immer die Butter. Mittags haben wir uns Brote gemacht oder irgendwas Schnelles gegessen.

Dinner ist das Wichtigste in Großbritannien. Es wird darauf hingewiesen, dass man dann auch ordentlich gekleidet erscheint. Allerdings haben wir nur in einem Restaurant gesehen, dass dort ein Erscheinen in T-Shirts und kurzen Hosen nicht erwünscht ist. Im Reiseführer steht, dass die Hotelleitungen erwarten, dass der Gast im eigenen Restaurant wenigstens einmal isst. Man wird auch gleich nach der Anmeldung wegen einer Tischreservierung gefragt. Etwa die Hälfte der von uns besuchten Hotels bot in den Restaurants nur Menüs mit drei oder vier Gängen an, allerdings hatte man bei jedem Gang reichlich Auswahl, so dass auch ich keine Schwierigkeiten hatte, etwas Passendes zu finden. Der Preis lag dann so zwischen 14 und 18 £ pro Menü. Das waren etwa 48 DM und mit Ale und Martini wurden dann doch bedrückende Beträge vom Visakonto abgebucht. Eine deutlich preisgünstigere Alternative war dann das Essen in der Bar, von der es mindestens eine in jedem Hotel gibt. Ab 19 Uhr kann man dort aus der Speisekarte fast alle Restaurantangebote auswählen ohne sich Vor- und Nachspeisen runterquälen zu müssen. Bei Preisen zwischen 1.50 £ (Tagessuppe) bis 7.50 £ (Heilbutt) brauchte man dann nicht so sparsam mit den Getränken sein!

Zuerst tranken wir natürlich ein brown Ale, und erfreulicherweise war das genau in der Geschmacksrichtung meiner Frau, so dass wir konsequent dabei blieben.

Es wird von den Briten fast immer zum Dinner Wein getrunken. Die Auswahl ist auch in kleineren Gaststätten beachtlich. Da wir Wein auch zu Hause trinken können, blieben wir aber beim Ale als Starter. Dafür hatte man volles Verständnis. Nach dem Essen trinkt der Brite einen Portwein.

Aber da hatten wir doch erhebliche Probleme bei der Bestellung, und deshalb wichen wir anfangs auf roten Martini aus, oder ich ging dann an die Bar und zeigte auf die Flasche. Später klärten wir dann dieses Verständigungsproblem. Es lag natürlich an der Aussprache: wir sagten 'port' mit o wie in 'Sorte'; verstanden wird man aber nur, wenn man das o wie in 'Moos' spricht. Dann kann man auch auf das '-wein' verzichten. Wir haben das Bestellen von Pooort ausreichend geübt!

Einkaufsmöglichkeiten für Reiseverpflegung und Obst findet man überall. Die Preise sind kaum anders als bei uns. Im Auto hatten wir immer Bananen und eine 1,5- oder 2-Liter-Flasche mit Mineralwasser und davon füllten wir uns zwei kleinere zum Mitnehmen in die Hotels ab.

In einem Hotel fanden wir in der Speisekarte eine Seite mit dem Hinweis, dass alles Rindfleisch importiert wurde, dass für Suppen und Soßen nur Lamm oder Schweinefleisch verwendet wird und dass die Würstchen nur Schweinefleisch enthalten.

Zur Reise * * * 1. Tag - Dienstag, 18.6.96

Gründlich genug hatten wir uns ja vorbereitet, aber in den letzten Tagen gab es doch noch einiges zu klären: es wurde eine geringfügig teure Kabine vorgeschlagen und wir sagten zu (das erwies sich als außerordentlich günstig, denn sie lag etwa in der Mitte des Schiffes, anderenfalls hätte Edith ziemlich gelitten); wir mussten noch das D-Schild suchen und mussten die Felge vom Reserverad austauschen lassen, weil sie nicht dicht war. Zurechtgelegt hatten wir wie immer alles schon rechtzeitig, so dass das Packen schnell ging.

Wir sind dann kurz nach 7 Uhr aufgestanden, haben das Auto beladen und sind 9.40 Uhr abgefahren. Harald war da und hat uns noch mal letzte Streckenanweisungen gegeben, damit wir diesmal nicht wieder die Tankstelle in Bad Soden-Allendorf verpassen.

Nach der Autobahnauffahrt begann es leicht zu regnen. Bei der Mittagspause musste ich mich schon mal um das Auto kümmern, denn die Temperaturwarnung leuchtete. Es lag aber nicht am Keilriemen und das Problem war dann auch nicht mehr zu beseitigen. Wenn wir schneller als 110 km/h gefahren sind, haben wir eben die Heizung aufgedreht. Damit ging es einigermaßen!

Ohne Stau und Engstellen sind wir nach Hamburg rein und gut durch den Elbtunnel gekommen. Gleich dahinter, bei der Abfahrt Othmarschen mussten wir runter und sind trotz fehlender Straßenbeschriftungen ohne großen Umweg 14.15 Uhr bei der Skandinavien Sealine gewesen. Ein paar Meter weiter war der große Check-in-Parkplatz, aber dorthin zu kommen, war das Problem.

Es war alles eine große Baustelle und ein Polizist meinte, dass wir direkt hinkommen könnten, wenn der Baggerführer seine Schaufel hebt und oben lässt. Er tat es, und wir sparten uns einen großen Bogen durchs Unbekannte.

Ein Teil der vielen Spuren auf dem Parkplatz war schon voll und der Einweiser sagte, dass wir uns beeilen sollten. Er nannte uns unsere Spurnummer, und dann gingen wir uns die Bordkarten holen. Das ging schnell, denn die Schlange war kurz.

14.30 Uhr war das erledigt und die Autos auf den ersten Spuren wurden ins Schiff geleitet. Das Prinzip war vollkommen unverständlich. Wir waren in Reihe 5. Die Reihen 1 bis 3 fuhren ab, dann kamen die 6 bis



18. Dann wurden 1 bis 3 wieder gefüllt. Dann fuhren 1 und 2 wieder rein. Dann kamen Wohnwagen von 30 bis 36. Dann wurde 1 und 2 wieder gefüllt. Dann kam eine ganze Weile nichts und dann fuhren Motorradfahrer. Dann kam wieder



der 1 bis 4 dran.

Dann alle Reihen über 10. Inzwischen waren alle Reihen wieder voll, und gerade als wir annahmen, dass nun wieder die 1 ausfahren kann, machte er die 5 frei! Hurra, Hurra, denn warten

MS Prince of Scandinavia - Autodeck

auf dem Schiff ist viel interessanter als auf dem Parkplatz.

16.08 Uhr rollten wir los und hatten 16.19 Uhr das Auto verlassen (nach Gang rein und Handbremse an). Wir packten schnell unsere Sachen in die Kabine und wollten uns die Abfahrt ansehen, die 16.30 Uhr sein sollte. Es dauerte aber noch eine Stunde bis es so weit war. Man sagte, dass die Verladung noch nicht erledigt sei, aber es wurde auf einen Krankenwagen gewartet. Der kam und danach ging es los, und 4 Stunden später waren wir in der Nordsee. Es war sehr windig!



Im Café Scandic haben wir mit Würstchen, Pommes und Bier Abendbrot gegessen.

Unsere Kabine war klein, in der Schiffsmitte und außen. Die Lage war also besser, als wir es erwartet hatten. Es war damit wesentlich erträglicher als auf der Fähre zwischen Schweden und Finnland. Dort hatte uns die Enge sehr bedrückt. Wir sahen noch nach den Schwimmwesten und gingen zeitig schlafen. Es war eigentlich ein ruhiger Tag, aber das Warten auf die Einschiffung war ermüdend. Sicher war auch etwas Aufregung wegen des vielem Neuen dabei. Außerdem peitschten

recht hohe Wellen ans Bullauge. Das störte Edith mehr als erwartet!

Zur Reise * * * 2. Tag - Mittwoch, 19.6.96



Es war keine schöne Nacht; ich konnte nicht einschlafen ohne Tablette und Edith musste sich ihr Abendessen ansehen. Es war recht stürmisch geworden. Wir waren zwar ein ziemliches Stück über der Wasserlinie aber die Wellen kamen immer höher.

Hamburger Hafen - England Kai

Dabei war es hier in der Mitte des Schiffes noch erträglich. Ich bin vorn in den etwas billigeren Bereichen gewesen. Da hob es einem die Beine weg, wenn das Schiff ins Wellental fiel.

Gegen 9 Uhr gingen wir frühstücken. Für Edith fiel es etwas dürftig aus. Dann legten wir uns bis 11.30 Uhr wieder hin, denn das Laufen war wirklich kein Vergnügen. Wir gingen nur ins Café.

Dort haben wir uns Butterbrötchen geschmiert. Es war nicht viel Betrieb – verständlicherweise. Lästig waren aber die Passagiere, die keine Kabinen gebucht hatten. Sie waren nicht mehr unten bei den Pulmann-Sitzen, sondern lagen in allen Gängen, Plätzen und auch im Café herum. Man musste ständig über Leiber steigen. Bis 15.30 Uhr machten wir Mittagsruhe. Edith ging es deutlich besser, obwohl sehr viele tiefe Täler im Wasser waren! Das ließ aber dann in Küstennähe nach.

16.20 Uhr gingen wir zum Auto. Wir fanden ohne Schwierigkeiten den richtigen Treppenabgang. Trotz des vielen Schaukelns standen die Autos noch alle ohne Seitenberührung. Viel Platz dazwischen war aber sowieso nicht.

Die Fähre kam pünktlich an, trotz des Wetters und trotz der verspäteten Abreise. 16.20 Uhr legten wir an (MEZ); 16.42 Uhr fuhren wir raus und 16.47 Uhr waren wir durch die Passkontrolle.

Bei der Information auf dem Schiff hatten wir uns zwei Kopien von dem Newcastle-Stadtplan geholt. Als ich die sah, war ich doch ziemlich beunruhigt, denn wir mussten wegen unseres ersten Reiseziels, dem Hadrians Wall, mitten durch die Stadt und konnten nicht die übersichtlichen Ausfahrtsstraßen nehmen.

Als wir aus der Kontrolle raus waren, war keine Zeit mehr zum Überlegen, denn es waren ja Hunderte von Autos in gleicher Richtung unterwegs. Die Vorwegweiser für den Kreisverkehr sind zwar übersichtlich, wenn aber rechts, links, vorn, hinten ungeduldige Fahrer sind, hat man nicht ausreichend Zeit, zumal die Übung fehlte. Der erste roundabout hatte bestimmt mehr als 6 Abfahrten; wir kamen jedenfalls mit dem Zählen nicht mit. Bei jeder Abfahrt stehen aber dann noch extra Hinweisschilder. Wir fuhren aber prompt einen zu früh runter. Beim zweiten großen roundabout passierte das gleiche, aber dann hatten wir es begriffen, die Hinweise stehen sehr weit zurück, damit die aus dem inneren Kreis das noch lesen können. Trotzdem ist es mir später auch noch ein- zweimal passiert!

Wir schafften es, auf die große vier- und sechsspurige Hochstraße zu kommen. Edith passte so gut wie möglich auf, dass ich vor dem nächsten roundabout in der richtigen Spur war. Das war sehr wichtig, denn es war ja Arbeitsschluss und bis weit hinter Newcastle waren die Straßen voll! Wie ich schließlich auf die Straße Nr. 69 kam, weiß ich nicht genau.

Edith sagte die Spur an und vor dem Kreisverkehr die Nummer der Ausfahrtstraße. So konnte ich auf die Nachbarn achten und auf Edith schimpfen, wenn es nicht schnell genug mit den Ansagen klappte!



Chester Fort



Ein Teil des Hadrians Wall

Sie war nicht schlecht, denn wir brauchten nicht fragen und machten keinen Umweg. Wir lasen dann gleich hinter Newcastle das Schild Hexham und Hadrians Wall. Ohne Probleme fanden wir das alte römische Arsenal von Chester Fort. Sehenswürdigkeiten sind in GB auch braun beschildert.

Von 18 bis 18.50 Uhr waren wir am Hadrians Wall. Es lohnte sich! Wir hatten eine grobe ADAC-Karte und eine Über-

sichtskarte vom Britischen-Verkehrsamt, die hatte die Straßennummern! Jetzt waren wir aber etwas außerhalb der groben Kartendarstellungen und mussten nordöstlich erst mal einen in der Karte verzeichneten Ort finden. Wir fuhren nach Jedburgh, dort hofften wir auf die Nr. 68 zu treffen.

Die Straßen waren schmal, aber ordentlich asphaltiert, und wir waren meilenweit die einzigen Benutzer.



Nun hatten wir uns eine Pause verdient, denn ab da hatten wir die Orientierung in unseren Karten wiedergefunden. Es war eine grüne Hügellandschaft, hübsch! 19.50 Uhr gab es einen Grund zum Fotografieren, denn wir hatten die

schottische Grenze erreicht, und der Aussichtspunkt war sehr schön angelegt. Viel Zeit hatten wir allerdings nicht mehr, denn es fing zu dämmern an. In Dalkeith bogen wir gefühlsmäßig nach Westen ab und suchten die 701 an der Roslin, unser Übernachtungsort liegen sollte.

Wir fragten, aber verstanden nur soviel, dass eine Baustelle kommt und wir rechts müssen. Es waren etwa 10 km, bis die Baustelle kam - wir waren schon

unruhig - da gab es keine Schilder, aber einige Abzweigungen. Wir fuhren rechts in die gesperrte und sahen kurz darauf das Schild Roslin. Wir hatten einen Ort erwartet, aber da waren nur Wald, eine berühmte Uni, ein Krankenhaus und



Roslin Glen Hotel

eine schmale steile Serpentine bergauf.

Oben waren dann einige Häuser und, was am wichtigsten war, wir sahen das Hotelschild. Es war 21 Uhr MEZ, also 20 Uhr GEZ!

Man bat uns, gleich Essen zu gehen, da um 21 Uhr Küchenschluss war. Wir aßen cooked ham (3 große Scheiben), Kartoffeln und Salat und tranken ein wunderschönes Ale, eine Sorte, die später immer wieder von Edith bestellt wurde.

Weil der erste Tag in Großbritannien - in England und Schottland - so gut verlaufen war, gönnten wir uns noch einen Portwein, und dann waren wir aber reif fürs Bett! Bei dieser Portweinbestellung hatte ich Probleme mit der Aussprache (siehe Seite 3), und ich musste an der Bar die Flasche aussuchen. Aber so klappte es auch!

Zur Reise * * * 3. Tag - Donnerstag, 20.6.96



Stadtbesichtigungs-Busse in Edinburgh

Ab jetzt gilt GMZ! 7.30 Uhr standen wir auf und freuten uns schon auf das Englische Frühstück. Wir wurden nicht enttäuscht! Wir fingen mit Cornflakes (etwa 15 Sorten zur Auswahl) und Milch an. Dann kam das Warme, wie oben beschrieben. Butter, Brot und Marmelade

standen auf dem Tisch. An Frischobst waren Bananen, Apfelsinen, Ananasscheiben und Äpfel im Angebot und außerdem Grapefruits und Mischobst aus Konserven. Die Grapefruits waren dann immer der Schluss weiterer Frühstücke. Ich war jedenfalls nicht mehr hungrig, als wir aufstanden und gelobte, am anderen Morgen etwas mehr Auswahl zu treffen.

Anschließend unterhielten wir uns in kuriose Deutsch-Englisch mit dem Chef-Assistenten. Er riet uns, mit dem Bus nach Edinburgh zu fahren, da wir sonst mit der Parkplatzsuche zu viel Zeit verlieren. Da er seinen freien Tag hatte, kam er mit und brachte uns dann in Edinburgh zur Weverley Brigdes. Dort standen die Busse für die Stadtrundfahrten. Es war etwas ungewohnt, denn wir hatten einen Bus erwartet, der losfuhr, wenn er voll war.

So war es aber nicht, denn von verschiedenen Unternehmen, vielleicht 4 bis 6, standen Busse da, und davor waren Werber mit Karten und Prospektmaterial. Man redete auf uns ein, und wir wussten zwar worum es ging, doch so richtig kamen wir mit der Situation nicht klar, bis dann der Chef-Assistent die Sache in die Hand nahm. Er hatte sich inzwischen nach einem Bus mit Übersetzeranlage umgesehen, und da war nur einer, und die Entscheidung war einfach.



Die Burg in Edinburgh



Princes Street in Edinburgh

Wir hatten Kopfhörer für die deutschen Erläuterungen, und so war die Tour exquisit! Wir machten erst mal ein volle Rundfahrt (45 min). Dann war erst mal Pause für Kaffee und Kuchen und für einen Bummel durchs Shop-

ping Centre.

Dann waren wir voll Energie und Ausdauer und stiegen zum Castle auf! So hoch sah es bei der Busrundfahrt gar nicht aus! Oben angelangt mussten wir noch etwas warten, weil die CD-Player für deutsch erst geladen werden mussten. Die

Miete war im Eintritt (für Rentner) mit drin.

Dann sind wir 2½ Std. durch die Burg gelaufen. Das war herrlich. Da das keine Tonbandgeräte waren, sondern die Wiedergabe mit Nummern gesteuert wurde, die an sehenswerten Stellen standen, war man nicht an Zeit und Route gebunden. Das haben wir voll ausgenutzt. Nur bei den schottischen Kronjuwelen musste man auf vorgegebenem Pfad ohne stehen zu bleiben vorbei. Wir sind danach nur bis zur Royal Meile gelaufen und haben den nächsten classic-tour-bus bis zur Bridges genommen.

Die Rundfahrtskarten galten ja den ganzen Tag und man konnte ein- und aussteigen so oft man wollte.

Dank der guten Einweisung fanden wir leicht die Busstation für die Rückfahrt. Wir sahen dann, dass wir bei der Anfahrt nur noch einige Kilometer in Richtung Edinburgh hätten weiter fahren sollen. Wir wären da auf den großen und breiten Außenring gestoßen, und da war die Abfahrt nach Roslin gekennzeichnet. Das war zwar die 702 und nicht die 701, aber wir wären so auch direkt zum Hotel gekommen. Na ja, unsere Variante war wenigstens 20 km kürzer. Es war 19 Uhr als wir beim Hotel ausstiegen. Wir gingen dann auch gleich zum Dinner mit Fischfilet, Guinness und Portwein. Viel Lust zum Fernsehen hatten wir danach nicht mehr, denn nach dem Baden waren wir so richtig schön fußlahm, aber es war rundum ein herrlicher, erster Tag in Schottland!

Zur Reise * * * 4. Tag - Freitag, 21.6.96



Firth of Forth

Aufstehen, Packen und Frühstück verlief wie immer. Diesmal fuhren wir direkt auf die Ringstraße, dann über den Firth of Forth. Da war es 9.45 Uhr, und gegen 10 Uhr fuhren wir schon an Perth vorbei. Wobei erwähnt werden muss,

dass ich mich streng an die Geschwindigkeitsbegrenzungen hielt, denn überall standen Schilder mit 'Speed-Control-Camera'.

Nun hatten wir zwar ein Tagesziel, aber meine Frau hatte noch eine Idee, weil wir so gut vorankamen. Wir bogen 10.55 Uhr nach Birnam und Dunkeld ab. Die Straßen waren wieder schmal, aber gut und wir staunten über die prächtigen Rhododendrenhecken an den Straßenrändern. Das allein war schon der Umweg



Kathedrale in Dunkeld

Parkplatz zu bekommen. Im nächsten Laden holten wir uns nur ein paar geschmierte Brötchen und fuhren dann die einspurige, kurvenreiche und hügelige Landstraße weiter in Richtung Blairgowrie, Alyth und Forfar. Dort kamen wir wieder auf die A 90. Nächstes Ziel war eine Burgruine bei Stonehaven. Wir



Dunnottar Castle

wert.

Wir besuchten aber die älteste Kathedrale von Schottland. Es ist nur zum Teil eine Ruine. Im anderen Teil war gerade ein Orgelkonzert. Es war noch außerhalb der Saison, aber der Ort war voll von Touristen. Wir hatten Mühe, einen

Parkplatz zu bekommen. Im nächsten Laden holten wir uns nur ein paar geschmierte Brötchen und fuhren dann die einspurige, kurvenreiche und hügelige Landstraße weiter in Richtung Blairgowrie, Alyth und Forfar. Dort kamen wir wieder auf die A 90. Nächstes Ziel war eine Burgruine bei Stonehaven. Wir bogen von der Autobahn ab, und ich verpasste die Abbiegung nach Stonehaven. Dafür gab es eigentlich keinen Grund, ich hatte das Schild gesehen, aber nicht aufgepasst und ärgerte mich etwas.

Also fuhr ich ein paar hundert Meter weiter, um zu wenden. Wir lachten beide, als wir an der Abzweigung das Schild zum Dunnottar Castle sahen. Der Parkplatz war gleich um die Kurve. Da hatte ich mir doch durch meine Triferei gut 20 km und eine Stadtdurchfahrt gespart.



Dunnottar Castle in Stonehaven, Grampian

Der Parkplatz war ziemlich schräg, so dass ich vorsichtshalber einen Stein unter die Räder schob. Dann ging ein Fußweg in Richtung Küste, und dann lag eine der wunderschönsten Ruinen vor uns auf einer felsigen Halbinsel mit einer sehr

schmalen Landverbindung.

133 Stufen mussten wir bis auf Meeresebene runter und dann natürlich wieder rauf. Wir waren eine Stunde dort oben, aber ich glaube nicht, dass wir alles gesehen hatten. Es war sehr windig, und als wir wieder beim Auto waren, regnete es. Auch hier war wieder viel Touristenbetrieb, denn es standen nun einige Busse auf dem Parkplatz.

Nachdem wir die elegante Zufahrt zur Autobahn kannten, war es kein Problem, weiterzukommen.

Wir hatten in Roslin den Rat des Chef-Assistenten angenommen und uns für das Westhill-Hotel entschieden, das etwas außerhalb Aberdeens lag (er war dort einige Jahre beschäftigt gewesen). Er hatte für uns dort das Zimmer reserviert. Leider mussten wir aber zur Anfahrt erst in die Stadt rein und dann in Richtung Alford auf der A 944 wieder raus. Es war aber einfacher, als es nach Karte zu befürchten war. Wir sind immer gradeaus gefahren und beim Schild A 944 abgebogen. Dass sich dabei immer wieder Kreisverkehr und Ampelkreuzungen abwechselten und nie Schilder zu sehen waren, erhöhte nur den Reiz der Intuition.

Die Ausfahrtstraßen um Aberdeen sind prächtig, und als wir uns im Hotel anmeldeten, waren wir stolz auf die gute Wahl. Es war 15.35 Uhr.

Wir machten uns nun eine Tasse Kaffee und aßen das hotelübliche Shortbread (Keks, aber gut), und freuten uns über den wunderschön ausgefüllten Urlaubstag.



Westhill Hotel bei Aberdeen

Nach kurzer Bettruhe gingen wir an die Rezeption, um in Inverness das Zimmer reservieren zu lassen. Diesmal klappte es erst beim zweiten Hotel. Das lag außerhalb der Stadt und war zuzahlungspflichtig.

Wir sagten zu, weil wir nicht zu

weit von der Planung abweichen wollten.

Inzwischen hatten wir den Verlust unseres Marco-Polo-Reiseführers bemerkt. Edith erinnerte sich genau an den Liegeplatz: auf dem Kopfkissen des dritten Bettes. Die Dame von der Rezeption rief nun in Roslin an und bat ihre Kollegen, uns das Buch nach Inverness nachzuschicken. Das klappte prima!

Wir machten vor dem Dinner noch eine kurze Ortsbesichtigung von Westhill. Das ist ein sehr sauberer Vorort von Aberdeen; schicke Häuser mit gut gepflegten Vorgärten, also ein Wohngebiet für privilegierte, die in Aberdeen arbeiten.

Als wir zurückkamen, ärgerte uns ein Zettel unter der Windschutzscheibe, aber es war ein Gruß „Suhl grüßt MHL“! Die Suhler machten eine Rucksackreise per Bahn und waren im Hotel gelandet, um sich mal zu baden und die Wäsche waschen zu können. Sie wollten weiter nach Norden.

Das Dinner war Spitze: Edith hatte eine Regenbogenforelle mit Toast und Butter und ich bekam ein appetitliches Geschnetzeltes mit Pilzsahnesoße und Apfelstücken, Gemüse und Kartoffeln. Zum Nachtschiff hatte ich Sherry Trifle und Edith Apfelkuchen und drei Kugeln Eis. Während Edith Martinis trank, gönnte ich mir ein Bier und zum Schluss einen süßen Portwein.

Das war doch ein schöner Tagesabschluss!

Zur Reise * * * 5. Tag - Sonnabend, 22.6.96

Wie üblich standen wir um 7.30 Uhr auf. Da es erst 8.30 Uhr Frühstück gab, habe ich noch schnell an Harald ein Fax geschickt. Es klappte beim zweiten Anlauf und war finanziell zu verkraften. Beim ersten Versuch hörte ich mich aus dem Anrufbeantworter. Da hatte wohl die Faxweiche schottische Töne nicht verstanden, aber mit etwas Geduld kam das Fax dann leserlich an.

Diesmal verzichtete ich auf Ei und erhielt dafür aber 2 Scheiben Schinken zusätzlich. Edith wollte ganz kalorienbewusst sein und verlangte nur eine Schinken-Käse-Platte. Das war vielleicht eine Wucht! Ihr wurde serviert: 2 große Scheiben rohen Schinken, 2 große Scheiben gekochten Schinken, einen halben Camembert, einen halben Roquefort, ein Stück Emmentaler und ein Stück Chester (den guten gelben schottischen). Obwohl ich meinen Teller mit Freude und Mühe geleert hatte, musste ich Edith Hilfe leisten. Es war richtig anstrengend, alles wegzuputzen, denn, was bezahlt wird, wird gegessen! Nun haben wir für einige Zeit zumindest von Roquefort genug!

Die Organisation der Edinburgh-Besichtigung war sehr effektiv, deshalb machten wir es mit Aberdeen genauso. Wir fuhren die 10 km mit dem Bus bis zur Busstation, gingen zur Information und erkundigten uns nach Terminen



Union Street in Aberdeen

für die Stadtrundfahrten. Die wollten wir aber erst nachmittags machen. Zunächst bummelten wir durch die Hauptstraße, waren bei Marks & Spencer, bei C & A und machten einen kleinen Imbiss. Um 13 Uhr fuhr bei der Universität der Bus ab. Das Oberdeck war frei, aber kalt und unten war es warm, aber mit wenig Aussicht. Doch es waren nur wenige Touristen an Bord und so konnten wir pendeln. Die Tour war fast interessanter als in Edinburgh, aber mit der Rundfahrt hatte man hier so ziemlich alles gesehen.

Originell war der Zeitpunkt, denn es waren gerade die Uni-Abschlüsse für die graduated students! Die standen dann mit Kilt und verdammt schick gekleidetem Familienanhang zum Fotografieren und Gratulieren vor dem Eingang.

Nach der Stadtbesichtigung gingen wir noch mal einkaufen (Baguette, Erdbeeren, Butter) und fuhren 15.45 Uhr mit dem Bus zurück. Nach dem Aussteigen bemerkten wir erst, dass gegenüber unserem Hotel zwei große Supermärkte waren. Das Einkaufen wäre dort einfacher gewesen.

Wir machten nun mit den Zimmerutils Teatime und erledigten den notwendigen Schriftverkehr, wie Kartenschreiben und Tagebuch führen. Zur Abendbrotzeit wurde gerade das Fußballspiel Frankreich gegen die Niederlande angepiffen.

Wir waren aber nicht im Restaurant, da es dort nur 3- und 4-gängige Menüs gab. Zum Ale-Trinken gingen wir aber noch mal an die Bar. Frankreich hatte mit 5 : 4 gewonnen!

Aberdeen ist eine eindrucksvolle Stadt mit seinen einfachen aus Granit gebauten Häusern. Der Unterschied zu Edinburgh ist etwa so wie sich eine Mozart- von einer Wagner-Oper unterscheiden. Ich kann nicht sagen, welche mir besser gefallen hat.

Zur Reise * * * 6. Tag - Sonntag, 23.6.96

Edith wurde durch die zu laute Musik gestört und hatte eine halbe Faustan-Tablette genommen, und ich hatte, wie es sich für den Sonntag gehört, den Wecker abgestellt. Deshalb ging die Nacht bis kurz vor 9 Uhr. Das Packen erfolgte schnell, und das Frühstück war reichlich wie immer.

Schon gegen 10 Uhr konnten wir losfahren. Getankt hatten wir vorsorglich schon am Freitag, und das war gut so, denn die nächste offene Tankstelle war erst kurz vor Inverness.

Auf die heutige Route hatte ich mich schon lange gefreut, denn es ging direkt zum Whisky-Trail. Erst hatte ich bedauert, dass es Sonntag war, und deswegen nur wenige Destillerien besichtigt werden konnten, aber nach der zweiten Besichtigung verzichteten wir auf die übrigen, die noch für Touristen zugänglich waren, denn es gab keine großen Unterschiede. Malt-Whisky muss nach alter Tradition zweimal aus kupfernen Kesseln destilliert werden, und die sehen immer gleich aus. Auch bei den Gärbehältern und der Fasslagerung gab es keine Unterschiede. Alles, was überdestilliert, läuft in verplombte, einheitliche Behälter. Das erste Destillat wird in einem großen Kessel mit dem Vorlauf und dem Nachlauf der zweiten Destillation vermischt. Proben auf Geschmack können gar nicht, auf Alkoholgehalt nur hinter einem Glasfenster gemacht werden. Vorlauf und Nachlauftrennung erfordern also viel Routine.

Das Malz ist auch überall das gleiche. Es ist mir nun nicht ganz klar, wieso dann der Geschmack unterschiedlich ist. Gelagert wird der Whisky in Fässern, in denen vorher Sherry war. Die Fässer werden nur einmal benutzt. Verdünnt wird das konzentrierte Destillat mit dem Wasser der betriebseigenen Quellen, auf die



Firmen sehr stolz sind. Vielleicht kommt dabei noch ein wenig betriebs-spezifisches Aroma rein? Für den Export wird auf 43%, fürs Inland auf 40% eingestellt. Die abgefüllten Flaschen gehen nach Glasgow zum Zoll und das, was man im Betrieb kaufen

kann, wird von Glasgow zurückgeholt!

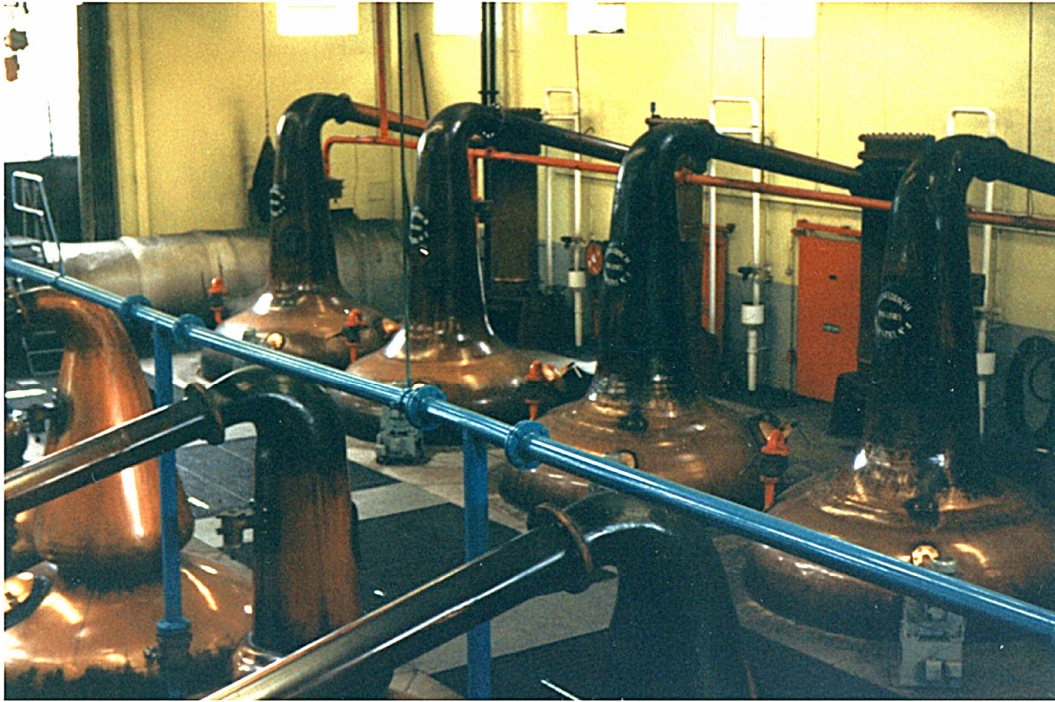
Die Fahrt von Westhill durch den Aberdeenshire nach Westen bis zum Whisky-Trail gefiel mir sehr. Wir waren wieder weit und breit das einzige Auto bis nach Rhynie. Die Landschaft



Glenfiddich

war bergig, aber man hatte immer relative weite Sicht. Die Hügelkuppen waren braun, und da mussten wir doch nachsehen, was das war. ...

Es waren große Flächen mit Erika, die gerade anfangen, grüne Spitzen zu treiben. Dazwischen standen vereinzelt Lärchen.



Destillen bei Glenfiddich

deutsche Führerin, die ihre Arbeit hervorragend erledigte. Sie war auch über Einzelheiten gut informiert. Anschließend war dann die Verkostung. Für Fahrer gab es zwar kleine Fläschchen, da wir aber dort einkaufen wollten, musste ich natürlich kosten. Wir hatten von 12 bis 13.45 Uhr für den Rundgang gebraucht,



chen sprach leider nur ein wenig verständliches Englisch.

An der A 941 lag die Glenfiddich-Destillerie. Es gab für Besucher eine audiovisuelle Einführung zur Geschichte der Firma und über die Whiskyherstellung. Dann wurden wir mit 8 anderen Deutschen durch Anlagen geleitet und hatten eine und uns nach der Verkostung noch etwas Zeit gelassen.

Wir fuhren dann weiter in Richtung Elgin über den Spey nach Rothes. Dort war die Glen Grant Destillerie unser Ziel. Die Führung durch den Betrieb war nicht so informativ. Das Mäd-

Nach der Verkostung wurde ein Film über Major Grant und seine Großtierjagd-leidenschaft gezeigt. Als seine Firma guten Gewinn machte, hatte er hinter dem Fabrikgelände einen Park, den Victoria Garden angelegt. Das war eine schöne Sache, zumal der Park am Sonntag offensichtlich von der Bevölkerung für den Nachmittagsspaziergang genutzt wurde. Immerhin haben wir auch hier fast 2 Stunden zugebracht.

Dann ging es weiter nordwärts auf die A-Straße und dann nach Westen. Wir brauchten nicht nach Inverness rein, da die vierspurige Straße an der Stadt vorbei bis zu einem großen roundabout führte. Dort suchten wir uns die A 82-Abfahrt nach Fort William. An der Westseite von Inverness, an der A 82 sollte unser Hotel sein, und das war es auch. Es war ein Zuzahl-Hotel, aber es gab keine besonderen Merkmale, die den höheren Betrag rechtfertigten. Die Lage war natürlich günstig, besonders für uns, die keine Lust hatten, Parkplätze in der Stadt zu suchen. Es war ein älteres Hotel, bei dem ein Flügel renoviert wurde, und das machte auch die nähere Umgebung nicht reizvoller. Allerdings war ge-

gegenüber ein
exquisiter
Golfplatz!

16.50 Uhr wa-
ren wir schon
im Hotel, und
da wartete eine
besondere
Überraschung
auf uns, es war
unser Marco
Polo Reisefü-
hrer, den wir in
Roslin verges-
sen hatten.



Loch Ness House Hotel

Nach dem Stu-
dium der Speisekarte beschlossen wir, ein Dinner aus der Reisetasche dem Res-
taurantessen vorzuziehen, denn die Menü-Preise waren recht beachtlich. Wir
machten dann noch einen Spaziergang zum Caledonian Canal, dem östlichen
Ende des Loch Ness (vielleicht war das der Grund für das Zuzahlen), und sahen
bei den Golfspielen zu. Bevor wir dann an die Bar zum Ale- und Martini-
Trinken gingen, ließen wir noch die Reservierung für den nächsten Hotelaufent-
halt erledigen. Diesmal war es nicht ganz einfach.

Wir hatten in der Planung zwar Ausweichhotels vorgesehen, aber bei denen war auch nichts zu machen, so dass wir erst wieder in den Hotelprospekten blättern mussten und nur eine Unterkunft fanden, die weiter südlich lag, als wir vorgesehen hatten. Vom Hotel Winnock in Drymen erhielten wir die Zusage.

Zur Reise * * * 7. Tag - Montag, 24.6.96

Bevor wir zum Frühstück gingen, baten wir den Chef noch um einen Anruf in Banbury, um dort unsere Reservierung abzusichern. Das klappte auf Anhieb, und wir waren beruhigt und konnten nun in den äußersten Norden von Schottland fahren! Es war 9.40 Uhr, als wir aufbrachen.

Den Weg zum großen roundabout kannten wir, und die große Brücke über die wir wollten, war nicht zu übersehen. Wir wussten auch, dass wir nach Evanton wollten; dorthin schickte mich nun mein Beifahrer raus aus dem Kreis, und das war genau eine Abfahrt zu früh. Es war die Straße, die vor dem Brückenbau zu diesem Ort führte und einen 50 km-Bogen machte.

10.50 Uhr waren wir an der Stelle, die man vom Kreisverkehr aus hinter der Brücke sah! An sich war das ja kein Problem, denn möglicherweise hätten wir diese Route auf der Rückfahrt sowieso gewählt. Auf der Hinfahrt war aber der Verlust einer Stunde ein Risiko.



Dunrobin Castle

Bedauert haben wir es aber nicht, denn wir sahen eine eindrucksvolle Seenlandschaft, in der sich seit Maria Stuart sicher nicht viel geändert hat.

Hinter Beaulieu kamen wir wieder auf die A 9 und fuhren kurz danach über die Brücke vom

Dornoch Firth. Nächstes Ziel war das Schloss Dunrobin, des Dukes of Sutherland. Es ist berühmt und wird mit Neu Schwanstein verglichen. Zwischen Schloss und Meer liegt ein wunderschöner Park.

Den sahen wir uns aber aus Zeitmangel nur von oben von der Schlossterrasse an, aber eine Pause für Kuchen und Kaffee gönnten wir uns. Von 11.00 bis 12.30 Uhr waren wir dort.



Im Hintergrund die Orkney Inseln

schmäler, blieb aber zweispurig. Es tauchten nun auch geöffnete Schlagbäume auf, die der Straßensperrung bei Schneeverwehungen dienten. Es war sehr hügelig und kurvenreich. Auf großen Flächen leuchtete gelb der Stechginster, und wo es nicht gelb war, war es braun von den Erikawiesen. Häufig wurde ein Gefälle von über 10% angezeigt. Dort gab es dann in der Straßenverlängerung ‘soft



John o' Groats

Wir hatten uns für die weitere Fahrt zur nördlichsten Stelle von Großbritannien für die Route an der Nordseeküste entlang entschieden. Sie schien nach der Karte die größere für die Zufahrt zu den Orkney-Inseln zu sein. Sie wurde aber bald

escape beds’, mit Kies gefüllte Notbremsstrecken.

Das ist nötig, weil bei dem vielen Bremsen Bremsversager häufig sind. Besonders attraktiv war das letzte Stück zwischen Wick und John o’Groat’s.

Die Küste ist meist sehr hoch und steil.

Bei der Landzunge von John o'Groat's ist allerdings die Straße herunter bis zur Bootsanlegestelle geführt. Dort sind ein großer Parkplatz und ein erträglicher Touristenrummel.



Bei der Fähre zu den Orkney Inseln

versorgung der Shetland-Inseln und der Ölbohr-Plattformen vorwiegend im Luftverkehr. Wir hatten aber den Wunsch mitzufliegen gestrichen, da es pro Person 650.-DM kosten sollten.



Duncansby Head

Zum Greifen nahe liegen die Orkney-Inseln, und ich hatte eigentlich einen ordentlichen Hafen anstatt des Stegs erwartet, aber die Versorgung der Inseln wird hauptsächlich von Inverness oder Aberdeen erledigt. Von Inverness erfolgt die Ver-

Am Hafen haben wir uns etwa eine Stunde umgesehen und die Abfahrt der Fähre beobachtet. Autos passten da aber nicht drauf! Dann sind wir den schmalen Pfad ostwärts zum Duncansby Head gefahren. Das waren 3 km bis zum östlichsten Teil des Nordens.

Wir sind dann noch ein Stück gelaufen, um die 3 berühmten Felsenklippen (Duncansby Stack) zu sehen. Es fehlten uns aber der Mut und die Lust, den schmalen, steilen Weg an der Steilküste nach unten zu steigen. Man hätte ja auch wieder zurück laufen müssen!

Wir wollten nicht den gleichen Weg nach Inverness zurück und fahren an der Nordküste nach Westen in Richtung Thurso. Nach etwa 17 km bogen wir nach Norden ab zum geographisch nördlichsten Punkt der britischen Insel,



Duncansby Head

zum Dunnet Head. Es waren nun 5 km auf einer sehr schmalen Straße mit Ausweichstellen. Man bedankte sich bei dem, der rein fuhr. Der einzige Deutsche, dem wir Platz machten, war natürlich ein Muffel!

Hier oben stand ein eingezäunter Leuchtturm und die Aussicht auf die Orkneys



Dunnet Head

war noch schöner als von John o'Groat's. Es war auch eine viel höhere Klippe (besser als auf dem Bild mit Parkplatz, wo in der Mitte John o'Groat's gerade noch zu erkennen ist).

Wie man auf den Bildern sieht, sind wir recht wetterfest bekleidet. Der Wind war unangenehm kühl, aber die Wolken machten sich auf den Fotos gut. Die Luft war klar und die südlichen Orkney Inseln konnte man gut sehen.

16.45 Uhr waren wir dann in Castletown und konnten bei Shell tanken (sehr großes Schild: „the cheapest in whole North!“). Es waren wirklich nur 58 Cent/l; in Inverness zahlten wir 61 Cent.

In einem kleinen Tante Emma Laden haben wir noch Brot und etwas zu trinken gekauft. In Thurso (Atomkraftwerk nicht gesehen!) fuhren wir dann doch nicht weiter westlich, sondern bogen nach Süden ab, um dann bei Latheron wieder auf die große Ausfahrtstraße zu stoßen.

Die Landschaft in diesem Teil Schottlands ist eigenartig, fast ein wenig trostlos; Hügel, kaum Bäume oder höhere Sträucher, Stech-



Nordküste von Schottland

ginster, Erika, Wiesen und einzelne Steinhäuser, unbewohnt und häufig schon zerfallen. Man sollte mal dort sein, wenn die Erika blüht!

Auch hier sind wieder Holztore an den Straßen, die bei zu viel Schnee einfach geschlossen werden. Es dürfte dann recht einsam dort oben sein!

Zurück sind wir problemlos über die große Brücke zum Kreisverkehr bei Inverness gekommen. Bei der Tankstelle neben dem Hotel haben wir noch getankt und hatten 19.30 Uhr den Zimmerschlüssel.

Müde waren wir, aber auch sehr zufrieden über diese schöne Fahrt und das Glück mit dem Wetter. Abendbrot gab es auf dem Zimmer, Ale und Martinis an der Bar!

Zur Reise * * * 8. Tag - Dienstag, 25.6.96



Loch Ness End



Loch Ness

Die Sonne schien schon am frühen Morgen, aber wegen des ausgiebigen Frühstücks kamen wir erst gegen 9.30 Uhr vom Hotel weg. Diesmal ging es nach Westen, die nordwestliche Straße am Loch Ness entlang. Obwohl das die Hauptverbindung zwischen Glasgow und Nordschottland ist, war wenig Betrieb, und wir kamen gut vorwärts. Auf Loch Ness hat man aber nicht die ganze Strecke

einen ungestörten Ausblick. Wir könnten also durchaus Nessi verpasst haben! Jedenfalls waren wir gegen 10 Uhr schon in Drumnadrochit und 10.15 Uhr in Invermoriston. Dort bogen wir direkt nach Westen ab, auf die Küste zu. Das ist eine wunderschöne Strecke gewesen; erstens waren wir allein unterwegs.



Wasserscheide zwischen Atlantik und Nordsee

Die Straße war sehr gut und stieg in größeren Serpentinaen über die North-West-Highlands.

Anfangs war zwischen den Felsen noch sehr, sehr lichter Mischwald, dann kam ein kleiner Staudamm, der Cluanic Dam, und danach war kilo-

meterweit eine wildromantische Felsenlandschaft.

Bergab war es steiler und bald waren wir wieder im Wald. Schon von weiten sahen wir eine große, beeindruckende Brücke mit einem gewaltigen Bogen. Die passte nicht in unsere Karten. Wir hatten uns ja auf eine Fährüberfahrt eingerichtet, um auf die große Hybrideninsel Skye zu kommen.

Als wir in Kyle of Lochalsh waren, führte jedenfalls ein Wegweiser über die



Brücke nach Skye

Brücke nach Skye. Das mussten wir natürlich nutzen. Diese Brücke, der Ausblick auf sie und der Blick von ihr über die nahen Hybriden kann man nicht beschreiben.

Da muss man einfach mal hin!

Die Brücke ist erst 1995 fertig gestellt worden, deshalb war sie noch nicht in den Karten. Der Brückenzoll war zwar hoch (24 DM!), aber bedauert haben wir die Fahrt nicht. Wir bekamen ein Entschuldigungsschreiben der Betreibergesellschaft in die Hand gedrückt, weil am Vortag Streiks der Skye-Bewohner die Brücke gesperrt hatten. Denen war die Maut zu hoch, während die Betreiber trösteten, dass in 10 Jahren die Benutzung kostenlos sein wird, jetzt aber Maut kassiert wird, da der Staat nichts dazugegeben hat. Außerdem seien die Fährgebühren nicht viel billiger.



Skye

Da waren wir nun auf Skye und hatten wieder einen unserer Reise-träume erfüllt! Das kleine Örtchen am Hafen lag mit seinen weißen Häusern idyllisch in der Sonne. Die Schilder waren zweisprachig: Gälisch und Englisch.

Aber Skye heißt

auf Gälisch 'Nebelinsel', und wir sollten nicht enttäuscht werden. Während wir aus dem Ort raus fuhren, noch einmal auf die Brücke sahen und uns entschieden, den Besichtigungsbogen um die Inseln im Uhrzeigersinn zu machen, kam der Nebel, und es begann recht gleichmäßig zu regnen. Schilder zu lesen, war nun wegen des Nebels manchmal ohne auszusteigen nicht möglich! Doch wir lassen uns nicht vom Wetter beeinflussen! Es ging weiter nordwärts!

13 Uhr standen wir auf dem Parkplatz beim Schloss Dunvegan. Da war doch eine Anzahl von Touristen unterwegs. Jetzt war es besonders bedauerlich, da wir ziemlich weit hinten parken mussten, also ein ganzes Stück mehr im Regen zu laufen hatten. Der Weg zum Schloss führte durch einen Park mit vielen Rhododendrenhecken. Schade, wir konnten das weder fotografieren noch uns richtig ansehen. Zur Schlossbesichtigung ließen wir uns aber Zeit. Es lohnte sich auch! Normalerweise kann man von hier aus eine Bootsfahrt zu den Seehundkolonien machen, aber da war nicht mal ein Kartenverkäufer zu sehen. Im Restaurant am Parkplatz tranken wir einen Kaffee und schmierten uns im Auto Butterbrote.



Dunvegan Castle

lag die Talisker-Brennerei. Es ist die einzige Maltwhisky-Destillerie auf Skye.



Da wir ziemlich langsam vorangekommen waren, entschlossen wir uns, nicht den Bogen über Portree zu fahren, sondern den gleichen Weg zurück zu nehmen. Er bot uns noch eine erquickliche Besonderheit, denn etwa 30 km südlich vom Schloss

Dass Skye nicht einfach England ist, merkte man daran, dass der Whisky 43%ig war! Der Abzweig von der Straße nach Talisker war bei dem Wetter kaum zu erkennen. Die Straße war sehr schmal und die Ausweichbuchten

waren es auch! Autos sah man häufig, aber kaum rechtzeitig. Allerdings beruhigte das wieder, denn es war unerwartet weit, und wir wussten nicht, ob wir nicht schon vorbei gefahren waren. Aber die entgegenkommenden Autos hielten die Hoffnung wach, dass die Insel noch nicht zu Ende war.

15.30 Uhr waren wir jedoch auf dem Parkplatz der Destillerie. Da wir bis zur Führung um 16 Uhr warten mussten, machten wir die Verkostung vorher. Diesmal kam es 3 Pfund Eintritt!

Der wurde aber beim Kauf einer Flasche wieder verrechnet, leider aber nur ein Eintritt pro Flasche. Das war übrigens der teuerste Whisky. Die 0,7 l Flasche kam 21 Pfund, also mehr als 50 DM! Aber ..., man gönnt sich sonst nichts, und außerdem hatten wir unser EG-Soll noch nicht voll!

17.20 Uhr fuhren wir wieder über die Brücke aufs Festland und zahlten noch einmal 24 DM! Diesmal war von Gegend und Umgegend nichts mehr zu sehen! Man erkannte kaum die Straßendecke bei geöffneter Autotür.

Jetzt nahmen wir den Weg zur westlichen Spitze des Loch Ness. 18.40 Uhr erreichten wir Invergarry und fuhren von dort an nordöstlich nach Inverness. 19 Uhr waren wir beim Loch Ness Monster Centre. Das ist nun doch recht aufwendig touristisch aufbereitet, aber der Feierabend nahte, und wir waren im großen Souvenirladen die einzigen Kunden. An der Kasse wurden wir dann gefragt, ob wir den Film sehen wollten. Wir wollten! Damit erhielten wir dann eine Privatvorstellung (in Deutsch, mit Kopfhörern bei entsprechender Einstellung) über die Monsterhistorie und die vielen kostspieligen Untersuchungen, um das Rätsel um Nessi zu lösen.

Wir waren recht froh über den von uns gewählten Zeitpunkt, denn der Parkplatz war klein, und wenn mehrere Autos da waren, kamen die hinteren nicht raus. Wer weiß, wie das in der Hochsaison geregelt wird.

20.20 Uhr waren wir wieder im Hotel und haben nur an der Bar etwas essen wollen (Edith Tagessuppe, ich Fischfilet). Neben uns saßen Holländer. Sie waren vom nahe liegenden Campingplatz. Irgendwie lief da in der Bar ein Spiel, bei dem man 1 £ setzen musste. Wir hatten das trotz Erklärung nicht verstanden, aber der Holländer setzte und gewann 20 £! Er gab gleich ein Ale aus und Engländer am Nachbartisch dachten, wir gehören dazu, und sie revanchierten sich mit einem weiteren Pint Ale. Im Nachbarraum feierte man ein Nashville-Fest. Von da kam auch noch Stimmung, und wir gelangten erst nach 23 Uhr mit einem Schwips ins Bett.

Zur Reise * * * 9. Tag - Mittwoch, 26.6.96

Abends, vor der Trinkerei, hatten wir uns noch nach einem alternativen Weg zu unserem nächsten Hotel erkundigt. An der Südseite vom Loch Ness war eine Straße eingezeichnet, aber sie war von geringer Ordnung. Der Hotelchef meinte jedoch, dass diese Route landschaftlich schöner sei, weil man mehr vom Loch sieht, außerdem ist sie genau so gut wie die andere und hat den Vorteil, dass sie kaum befahren ist. Genau so war es. Wir fuhren 9.30 Uhr weg und hatten keine Probleme, die Ausfahrt zu finden, denn die Hinweise waren exakt: bis zum roundabout in die Stadt rein; dritte Ausfahrt nehmen; bei der ersten Brücke über den Ness-River.

Es waren am Anfang kaum Schilder für die B 852 zu sehen, aber verfahren konnten wir uns nicht, denn wir mussten ja immer am Loch entlang.

Aussichtspunkte gab es zahlreiche, aber einen Platz, wo ich die Bremse entlüften konnte, mussten wir recht lange suchen (Untergrund fest und nicht zu schräg). Die Straße war teilweise einspurig mit Ausweichstellen, deshalb trafen wir die 2 Stunden lang auf der B 852 kein Auto. Es war wirklich eine wunderschöne Route.

Am westlichen Ende des Loch Ness liegt Fort Augustus. Das ist ein Kloster in dem man übernachten kann, und wo Nessi am häufigsten gesehen wurde. 11.10 Uhr waren wir in Invergarry und nach 64 km sahen wir einen Hinweis zum Sessellift.



Sessellift im den Nevis Ranges



Ben Nevis

Mit dem Kartenkauf (Rentnerrabatt) beeilten wir uns, weil gerade zwei volle Busse hielten. Es waren noch mehr Rentner unterwegs! Doch es gab kein Gedränge.

Die 4-Personen-Kabinen rollen gleichmäßig vorwärts.

Man steigt ein und fährt in 15 min 2000 Ft (700 m) hoch in die Nevis Range (Gebirge, wo Ben Nevis mit 1343 m der höchste Berg von Großbritannien ist).

Die Fahrt war schön, die Aussicht mäßig. Der Kaffee oben im Restaurant war nicht teurer als üblich. Die Bergstation ist Ausgangspunkt für viele Wanderrou-ten, aber wir hatten wenig Zeit, und es war verdammt windig. Da schrieben wir lieber Karten und versorgten sie mit dem Sonderstempel.

13 Uhr waren wir wieder beim Auto. Jetzt machten wir mit Butterbrotten erst richtiges Mittagessen. Wir fuhren dann durch Fort William am Loch Linnhe vorbei. Das Landschaftsbild änderte sich schlagartig. An der Seeseite waren meilenweit Hotels und Pensionen. Der Straßenverkehr hatte sprunghaft zuge-nommen, so dass auf der zweispurigen Straße Überholen unmöglich war. Vor allem wegen der vielen Wohnwagen kam man kaum vorwärts.



Grampian Mountains

In Ballachulish sind wir gegen 14 Uhr auf die A 82 abge- zweigt. Das war nun eine prächt- ige Entschei- dung, denn wir fuhren in den Grampian Mountains fast 30 km durch eine unvergeßli- che Hochebene. Bei Bridge of

Orchy beginnt das Partnergebiet vom Odenwald/Germany.

Ab Crianlarich führte die 82 nach Glasgow. Gegen 15 Uhr waren wir am Loch Lomond, und fuhren nun 32 km an ihm südlich bis zum Zusammentreffen der 82 und der 83. Jetzt mussten wir aufpassen, denn unser Hotel lag nicht gerade an einer Hauptstrecke. Die 811 fanden wir aber doch am Ende des Loch's. Nach Drymen waren es noch 20 Meilen. Im Zentrum war das Hotel Winnock nicht zu übersehen. Es ist etwas verwinkelt, aber frisch renoviert, mit Bar und mehreren Restaurants (drinnen und draußen).

Die ganze Gegend um den Loch Lomond muss ein beliebtes Ausflugszentrum sein, denn der Autoverkehr in den schmalen Straßen war für Mittwoch doch recht lebhaft. Um 16.05 Uhr hatten wir den Zimmerschlüssel.

Die Fahrt an diesem Tage war landschaftlich außergewöhnlich abwechslungsreich. Ich glaube aber nicht, dass nur die Route über die A 82 so schön war, sondern es wird wohl in den ganzen schottischen Highlands nicht viel anders sein.

Wir sind dann noch mal kurz durch den Ort gegangen, aber viel los war da nicht. Ein klitzekleiner Laden (Spar) hatte noch auf, und wir kauften Bananen und Brötchen und Mineralwasser.

Es war wirklich ruhig im Ort, abends erschienen dann reichlich Pkws vor dem Hotel und das Hauptrestaurant wurde schnell voll. Merkwürdigerweise haben wir von dem Ort und der Umgebung nicht ein einziges Bild gemacht.

Wir aßen ein traditionelles schottisches Fischgericht: der Fisch wird aufgeklappt gebraten, dann kommen Speckscheiben drauf. Pellkartoffeln und Gemüse gab es dazu. Weil es so reichlich und gut war, bestellten wir uns noch jeder ein Eis, und das war nun etwas, womit sich der Ort auszeichnete; es waren Riesenportionen, ich hatte Erdbeeren drauf und Edith Mandeln.

Dann lief der Fernseher bis nach 23 Uhr, denn Edith sah sich das Fußballspiel England gegen Deutschland an. Edith meinte, dass die Engländer eindeutig besser spielten, sie hätten nur viele Torchancen verpasst. Die Deutschen waren kein ordentliches Team; sie spielten nicht richtig zusammen. Das Gewinnen nach dem Elfmeterschießen war unverdient. Der Schiedsrichter war allerdings eindeutig für England eingenommen – sagte Edith! Mir war das aber egal!

Zur Reise * * * 10. Tag - Donnerstag, 27.6.96

Auch das Frühstück war in diesem Hotel exzellent!

Gegen 9 Uhr ging es los in Richtung Glasgow. Weit war es ja nicht. Wir mussten erst auf die 81 und von dort auf die M 8. Wir waren uns einig, nicht in Glasgow zu halten, sondern so schnell wie möglich auf die Autobahn zu fahren, die als Hochstraße durch Glasgow führt und am westlichen Rand beginnt. Weil es so eindeutig schien, haben wir uns nicht auf der Karte abgeglichen. Doch nach dem letzten großen Kreisverkehr zeigte sich, dass wir uns doch nicht so einig gewesen waren. Edith schickte mich die zweite Abfahrt aus dem roundabout, ich wollte aber die dritte nehmen. Ihre Variante ging mitten durch die Stadt. Meine Variante führte am wenigsten durch die Stadt, denn es ging vierspurig etwa 90 Grad westlich um Glasgow herum bis zur Autobahnauffahrt. Das wäre eindeutig die kürzeste Zeit gewesen.

Aber so haben wir jedenfalls im Vorbeifahren Glasgow kennen gelernt. Es gab nun keinen Kreisverkehr mehr, sondern nur noch Ampeln, und die waren zahlreich.

Wir fahren nun auf einer ausgeschilderten Autobahnzufahrt mitten durch die Stadt, und doch war die Straße teilweise recht miserabel, teilweise auch sehr schmal und an den Seiten bis kurz vor die Kreuzungen zugeparkt. Das war unschön, denn man sah die Linksabbiegespuren erst spät, und die Zeit, Schilder zu lesen und sich einzufädeln, war verdammt kurz. Anfangs war ja alles klar: immer geradeaus, aber irgendwann mussten wir links raus und links auf die Autobahn. Dann sahen wir die Autobahn, dann fuhren wir drunter durch, und da war noch kein Hinweis. Unruhe bei uns. Was dann kam, war reine Intuition, denn nun ging alles so schnell, dass man die Schilder kaum lesen konnte. Sie waren nun plötzlich in Augenhöhe, und es ging nach links, wieder unter der Autobahn durch, aber nun mehrspurig mit Vorfahrtbeachten! Ich sah kein Hinweisschild, aber plötzlich auf der rechtesten Spur eine scharfe Rechtsabbiegung, die berghoch ging. Es war wohl nicht ganz vorschriftsmäßig, wie ich die Spuren kreuzte, aber wir waren richtig, denn hinter der Einfahrt war auch, wieder in Scheinwerferhöhe, das M 8-Schild zu sehen.

Das war einfach Glück, denn ich wusste nicht, wie man als Ortsunkundiger, sich im Gedränge zurechtfinden soll. Die Schilder kann man nicht lesen, wenn man in der falschen Spur ist. In solchen Situationen hat man gar keine Zeit, mit dem Beifahrer zu diskutieren, denn der muss ja auch erst lesen und nachdenken. In Kassel bin ich dreimal eine Schleife mit immer größerem Radius gefahren, bis wir die richtige Ausfahrt hatten. Lieber Umweg fahren, als Hektik machen!

Nun gab es keine Orientierungsprobleme mehr, denn wir wollten einfach auf der



The Original Marriage Anvil, Blacksmith's Shop, Gretna Green

M 74 nach Süden. Die Autobahn ist fast durchgehend fertig (ADAC-Karte war von 1992!). Es war aber mehr Verkehr, als auf der Ostseite der Insel. Um 11 Uhr hielten wir in Gretna Green, d. h. wir sind

von der Autobahn runter.

Oh, das war wieder ein touristisch erschlossener Ort. Die Imbisspreise und der Eintritt waren entsprechend angehoben. Da es keine Ermäßigung gab, sind wir nicht in die Schmiede rein. Es gab aber auch nicht viel zu sehen.

Eine Stunde habe wir aber doch Pause gemacht. Preiswert war dort das Benzin. Das haben wir noch genutzt, und vor der Autobahnauffahrt fanden wir noch das letzte Haus Schottlands. Das knipsten wir und sagten dem herrlichen Schottland: „Ade!“ (Bild fehlt, denn der Film hing fest!)

Hinter Leyland besuchten wir das erste Mal einen Service-Place (Firma: Break Rast). Die gefallen mir besser, als unsere Raststätten. Wir haben einen preiswerten Filterkaffee getrunken, waren im Informationszentrum und haben beim Bankley-Automat Geld abgehoben. Kurz vor 15 Uhr rollten wir wieder in Richtung Manchester. Die Autobahnen sind jetzt mit akustischen Orientierungen versehen. Wenn man auf die Spurtrennung fährt, macht es ‘bop bop bop bop’, wenn man die linke oder rechte Begrenzung streift, macht es ‘kr r r r r’. Das ist so schön, dass man mit geschlossenen Augen oder schlafend fahren kann.

Ja, und dann kam Manchester. Die Autobahn wurde 6- oder 8-spurig und die Zahl der Autos nahm enorm zu. Es wurde gebaut, obwohl die Autobahnen schon drüber und drunter führten. Vor Zufahrten staute es sich mächtig. Es trösteten aber Schilder „Sorry for the delay!“ Wir blieben auf der M 6 und konnten uns auf der mittleren Spur halten. Der Stau war erträglich, und es ging ruhig aber gleichmäßig vorwärts.

16.40 Uhr waren wir an der Abzweigung der M 5 in Birmingham und hielten uns jetzt weiter auf der M 6 in Richtung Coventry. Jetzt mussten wir aufpassen,

denn wir hatten nun von der M 6 auf die M 42 und von dort auf die M 40 zu wechseln. Das Einspuren auf den vollen Autobahnen ging recht problemlos, jedenfalls leichter als am Kirchheimer Dreieck.



Banbury House Hotel

Im Service-Place kurz hinter Warwick aßen wir von 17.30 bis 18.10 Uhr Abendbrot. Unser Ziel war nicht mehr weit, aber die Zufahrt von der Autobahn nach Banbury war voll in Reparatur.

Am zweiten Kreisverkehr sollten wir abbiegen, aber wir sahen zwischen den Baumaschinen nicht mal den ersten. Schließlich sind wir links, auf Häuser zu gefahren und dort mussten wir fragen. Es war einfach: berghoch, Vorfahrt beachten, rechts, rechts und rechts rein zum Parkplatz. Es war 18.45 Uhr als wir den Zimmerschlüssel von den ausgesprochen freundlichen Rezeptions-Damen erhielten. Wie es sich für den Abschluss eines guten Tages gehört, haben wir noch an der Bar ein Ale getrunken. Es gab aber leider nur Flaschen-Ale.



Banbury

Ich bin dann noch eine Stunde in die Stadt gegangen und habe versucht, 50-jährige Erinnerungen aufzufrischen. Das Elektrogeschäft, indem ich Lötzinn und Bügeleisenheizkörper eingekauft habe, glaubte ich zu erkennen, und daneben war der

Pub aus dem meine Wache mir mal ein Ale gebracht hat, weil Kriegsgefangene ja nicht in Gaststätten durften. Edith hatte inzwischen Tagesberichte geschrieben.

Zur Reise * * * 11. Tag - Freitag, 28.6.96

Das Ende der Nacht war aufregend! Edith ist 6.35 Uhr durch tropfendes Wasser geweckt worden. Es tropfte, nein es lief, durch die Badezimmerdecke. Edith sagte in der Rezeption Bescheid, aber mit dem Weiterschlafen war dann nichts mehr. 8.30 Uhr war wieder Frühstückszeit. Die Auswahl des nächsten Hotels hatten wir reichlich diskutiert und mehrmals geändert. Am Vorabend hatten wir uns nun für Land's End entschieden und wir gaben nun an der Rezeption unseren Entschluss bekannt, mit der Bitte, dort anzurufen und uns die Reservierung und die Spätankunft zu bestätigen.

Heute wollten wir nun in die Gegend, wo mein Kriegsgefangenenlager war. Das war etwas weit weg vom großen Straßennetz und demnach nicht in unseren Karten. Die Dame an der Rezeption kannte aber den Ort, gab uns eine Kopie einer Straßenkarte und schickte uns über die Autobahnbrücke. Dahinter war der obligatorische Kreisverkehr mit etwas verwirrender Beschilderung. Ehe wir damit zurechtkamen, war ich wieder auf der Autobahn, also bin ich wieder zu früh raus gefahren! Es störte aber nicht, denn so konnten wir über Daventry fahren, und die Gegend hätten wir uns sowieso angesehen. Kurz vor der Stadt war aber ein Unfall und die Polizei schickte die Autofahrer zurück. Wir wollten das aber nicht, weil wir nach unserer Karte bis zum Banbury-Kreisel zurück gemusst hätten. Ein freundlicher Polizist sah das ein, und ließ Feuerwehr- und Polizei-Autos

zur Seite fahren und schickte uns durch.

Die früheren Schotterstraßen, die nur zum Teil von Gefangenen asphaltiert worden waren, sind nun breite, mehrspurige Straßen mit Ortsumgehungen. Dadurch kamen wir nicht nach Daventry rein und sahen bald das Schild 'Byfield'. Dort wollten wir hin!

Und da waren wir nun, und ich kannte mich nicht mehr aus. In der Mitte von Byfield waren die erwähnten zwei Kreisverkehre (sagt man so?) mit etlichen Abzweigungen.



Byfield



Woodford

Ich fuhr nach Gefühl in eine rein in Richtung des Camps. Als Orientierung diente die Ausfahrt nach Woodford.



Woodford

Nach etwa einer Meile drehten wir aber um, denn es war nichts zu erkennen, und wir fuhren nach Woodford. Das entsprach nun schon weit mehr meinen Erinnerungen.

Erstes Ziel war die Kirche. Sie war da und war kaum verändert. Kino und Exservicemen-Hall

suchte ich vergebens. Aber die waren schon vor Jahren abgerissen worden. Die Bahnlinie war stillgelegt. Am Bahnhof war ein Supermarkt und eine der beiden Bahnbrücken war demontiert. An der Adams Road hatte sich nichts verändert. Dort wohnte die Großmutter mit Enkelin, die beide mit uns als Kriegsgefangene gesprochen hatten, und die uns mit Plätzchen und Zeitschriften versorgten. Bis 1952 hatten wir uns noch geschrieben. Dann gab es sozialistische Probleme.

Natürlich wollten wir nun Francis, die Enkelin, finden. Das war aber nicht ganz einfach, denn auf dem Brief, den ich mithatte, fehlte die Hausnummer, und die Straße war lang. Dicht neben der Kirche war die Post, und dort weiß man doch immer alles über das Dorf (etwa 400 Einwohner). Also gingen wir die beiden Damen fragen. Eine der beiden war sehr aufgeschlossen. Sie verstand recht schnell, was wir wollten. Ediths Englisch war da besonders volkstümlich und übermittelnd. Familie Wise gab es nicht mehr in der Adams Road! Man diskutierte und telefonierte. Dann erhielten wir die Adresse von Mr. Len Brand. Der erinnerte sich an die Familie und an Francis. Er brachte sie in Verbindung mit Byfield und glaubte, gehört zu haben, dass sie mit etwa 40 Jahren gestorben ist. Er gab uns aber auch noch Hinweise, in welcher Richtung wir in Byfield nach dem Camp suchen müssen.

Neben der Post war ein Gemischtwarenladen, der war gleichzeitig Kaffeeshop. Der Kaffee dort war gut, aber die Lady kannte auch niemanden von der Familie Wise. Also fuhren wir wieder die Meile nach Byfield zurück.

Dort sollten wir die Postfrau fragen. Doch sie konnte uns auch nicht helfen, schickte uns aber zu Mr. Hutt. Der war als Junge damals auf der Farm seines Onkels mit Gefangenen zusammen gekommen und erinnerte sich an Francis, wusste aber nichts Genaueres.



Byfield

Er rief deshalb beim Pfarrer an und wir fuhren hin, um in den Kirchenbüchern nach den Namen 'Francis' und 'Wise' zu suchen. Allerdings gibt es da nur Einträge für Sterbefälle und nicht für Eheschließungen. Wir fanden jedenfalls keinen Eintrag. Leider hatten wir das Auto auf der Friedhofseite abgestellt gehabt und sind den Weg zum Pfarrhaus hoch gelaufen.

Kurz nach unserer Ankunft in Eigenrieden erhielten wir Post aus Byfield. Während wir in den Kirchenbüchern suchten, hatte Mr. Hutt Bekannte in Northampton angerufen, und die hatten ihm erzählt, dass Francis in der Nähe von Daventry gewohnt hat und 1992 gestorben ist (nicht mit 40 Jahren, sondern vor 4 Jahren). Er eilte nun zur Kirche und wartete bei dem einzigen Auto, das dort parkte (wir

standen leider gut 100 m weit weg), um uns zu informieren. Dann kam allerdings eine Byfielderin als Autobesitzer, und der erzählte er seine Enttäuschung darüber, dass er uns nicht traf. Die amüsierte sich und machte ihm klar, dass er seit langem die Schwester von Francis, die 'Nina Wise', gut kennt. Sie hatte



Reste vom POW-Camp Byfield

nach Byfield geheiratet und wurde gleich von Mr. Hutt besucht. Beide telefonierten nun die Hotels in Banbury an, erhielten aber von keinem Auskunft wegen der Familie Just. Das war schade!

Wir fuhren nun vom Pfarrhaus doch noch mal in die Richtung zum Lager. Meine erste Vermutung erwies sich zwar als richtig, aber mit der Entfernung habe ich grob daneben gelegen. Wir fuhren noch ein ganzes Stück weiter bis zu einer Farm. Der Farmer erzählte mit Vergnügen, was er vom Lager wusste, schickte uns aber noch mal einen Kilometer weiter. Und da waren dann die Reste erkennbar. Um den Wasserturm der Wachmannschaft hatte sich eine Autoverwertung breit gemacht. Der Chef hatte eine Deutsche geheiratet und meinte, dass früher öfters mal Besucher gekommen sind.

Etwas tiefer am Hügel war dann die Baracke mit dem Wasserturm der Lagerleitung und daneben lag die Baracke von der deutschen Leitung. Beide waren jetzt Schweineställe mit einer Vielzahl gesunder Sauen, aber es war kein Mensch da zum Fragen. Die anderen Baracken waren alle weg. Ich konnte aber nicht weit in das Gelände rein, denn das Gras stand sehr hoch und war nass. Ich machte einige Bilder, und dann fuhren wir in das Hotel zurück.

Um 19 Uhr machte die Bar auf, und dort erhielten wir ein sehr umfangreiches und preiswertes Abendbrot und unser Ale.

Zur Reise * * * 12. Tag - Sonnabend, 29.6.96

Am Vorabend hatte ich festgestellt, dass der Film nicht transportiert worden war. Dadurch änderten wir unseren Plan und fuhren nach dem Frühstück durch Byfield gleich Richtung Boddington, um die Bilder von den Camp-Resten noch einmal zu knipsen. Dann sind wir noch mal auf den Friedhof gegangen und haben uns die Grabsteine angesehen. Den Namen 'Francis' fanden wir nicht. Der Postfrau in Woodford erstatteten wir einen Bericht über unsere Recherchen. Inzwischen haben wir sie natürlich von den weiteren Ergebnissen informiert. Sie wollte uns damals jedenfalls nicht so einfach gehen lassen. Ihr Mann war zu Hause und der wartete auf uns zur Teatime und sollte uns bewirten, bis sie mit dem Dienst fertig ist. Es fiel uns sehr schwer, abzusagen, ohne sie zu sehr zu enttäuschen. Aber wir mussten am kommenden Tag weiter und deswegen unbedingt noch am Nachmittag in Stratford das Shakespeare-Centre ansehen! Es hätte ja niemand verstanden, wenn wir in Mittelengland gewesen sind und Shakespeare nicht besucht hätten.

Ich kenne Weimar jetzt nicht, aber so, wie es früher war, war es bescheiden gegen den Touristenrummel in Stratford upon Avon. Am Ufer des Flusses Avon-River habe ich übrigens vor 50 Jahren das Gestrüpp weggehackt. Das sah man aber nicht mehr!!!

Also, da war nun eine touristische Einmaligkeit, da war die 800-Jahr-Feier, da war Sommersonderverkauf, da war Sonnabend und das reichte, um alle innerstädtischen Parkplätze zu füllen.

Wir hatten Glück und fanden eine Lücke, und Edith erhielt einen, noch 3 Stunden gültigen Parkschein geschenkt. An den Parkplätzen sind moderne Hotels und Einkaufszentren.



Stratford upon Avon

Von dort geht man zu Shakespeare und braucht nicht nach dem Weg fragen. Es schiebt sich eine Menschenkolonne in die richtige Richtung! Wie mag das bloß in der Hoch-

saison sein? Für den Eintritt zum Shakespeare-Centre gab es Rentnerrabatt, und wenn man das Museum mit besuchte, sparte man zusätzlich. Wir haben alles gesehen und waren froh, dass innen der Andrang nicht so groß war. Auffallend waren die vielen russischen Besucher. Es waren sicherlich Studenten, und sie unterschieden sich positiv von den deutschen.

Auf dem Hinweg hatten wir einen kleinen Umweg gemacht und dort ein Cafe gesehen, das nicht so sehr im Andrang stand. Ohne große Warterei besorgten wir uns Kaffee und Kuchen und bekamen einen Sitzplatz. Damit hatten wir dann unseren Kulturteil voll erfüllt und gingen zum Parkplatz.

Gleich links war die Ausfahrt nach Banbury. 14.50 Uhr fuhren wir los, und schon 15.35 Uhr waren wir auf dem Hotelparkplatz. Da wir gut standen, haben wir gleich noch die Bremsen entlüftet. Das war schnell erledigt, denn wir sind inzwischen ein eingespieltes Bremsenentlüftungsteam!

Das Packen ging flott, und so konnten wir uns noch einen ruhigen Nachmittag machen. Wir sind noch mal in die Stadt gelaufen und haben im Einkaufszentrum Nützliches und Preiswertes besorgt.

Die Hotelgäste bekamen jeden Morgen den Daily Telegraph. Erst hatten wir das für ein Versehen gehalten, aber nun hatten wir reichlich Bettlektüre nach dem Abschieds-Ale-Trinken!

Zur Reise * * * 13. Tag - Sonntag, 30.6.96

Heute war der westlichste Punkt (im Süden) von Großbritannien - Land's End - unser Ziel. Es war eine längere Strecke, und wir hatten ausgiebig über die verschiedensten Streckenvarianten diskutiert. Banbury liegt ja an der Autobahn. Die hätten wir bis Birmingham zurückfahren können, um auf die M 5 zu kommen, oder wir hätten die M 41 bis Oxford fahren können, um von dort auf die M 4 zu gelangen. Das waren die schnellen Varianten. Wir hatten uns aber die Spätankunft bestätigen lassen und waren deshalb nicht im Zeitdruck. Wir entschieden uns, auf erträglichen Landstraßen nach Süden oder Westen zu fahren. Für genauere Aussagen war die ADAC-Karte zu grob, aber so konnten wir noch etwas mehr von der mittelenglischen Landschaft kennen lernen.

9.45 Uhr starteten wir und fuhren gleich links vom Hotel aus Banbury raus - das war nach Südwesten, konnte also nicht verkehrt sein. Wir hatten uns wieder einmal für die beste Variante entschieden. Es waren zwar schmale und kurvenreiche Straßen, aber Meile für Meile war wunderschön. Es war eine sattgrüne Landschaft mit kleinen Dörfchen, die zwischen hohen Bäumen versteckt waren, mit Häusern, wie sie zu Dickens-Illustrationen gezeichnet werden. Große zusammenhängende Wälder gab es eigentlich nicht; es gab aber auch keine größere Fläche ohne große Bäume. Häufig waren die braunen Schilder, die zu Sehenswürdigkeiten, meist Schlössern oder Herrenhäusern führten. Da konnten wir natürlich nicht immer hin.



Bei Lechlade überquerten wir die Themse, und dann kam der Hinweis zu einem Wildlife-Parc. Da konnten wir nicht widerstehen und bogen ab. Fast 2 Stunden liefen wir durch die sehenswerte Anlage. Als wir

dort ankamen, waren nur wenige Autos auf dem Parkplatz, als wir fuhren, war auch der Reserveparkplatz voll. Der Cotswold Wildlife Parc muss sehr bekannt sein. Im Reiseführer fanden wir aber keinen Hinweis.

Interessant war, dass dort zahlreiche Familie ihre Kinderpartys und -feiern abhielten. Das ist eine vortreffliche Idee!

Nun blieben wir auf der Straße und erreichten in Swindon die M 4, und es war nicht mehr weit bis zur M 5 bei Bristol. Gegen 13.30 Uhr erreichten wir die Auffahrt. Mittagspause machten wir bei einem Service-Place, und dann konnten wir ziemlich konstant mit 124 km/h bis Exeter fahren.

Wenn man auf der A 30 weiter nach Süden will, muss man fast ganz um Exeter herumfahren. Autobahn, A 30, Abfahrten und Parallelstraßen waren kaum zu unterscheiden. Kein Wunder, dass wir dort etwas herumkurvten, denn nahezu jede Ausfahrt führte nach Bodmin, das war unsere Zwischenetappe, aber wir



wollten das über die A 30 erledigen, weil die A 30 in Land's End vor unserem Hotel zu Ende war. Die A 30 war überwiegend zweispurig und reichlich belebt.

Von Exeter fuhren wir bis zur Abfahrt nach Newquay hinter einem Bus her und konnten nicht überholen, weil der Gegenverkehr zu stark war. Na klar, es war Sonntagabend, und die Wochenendtouristen waren auf der Heimfahrt.

In Penzance bogen wir nach St. Just ab. Der Ort mit dem berühmten Namen interessierte uns.



Südliches Ende der A 30

Er ist die westlichste Stadt Englands und hatte wichtige Zinn- und Kupfergruben. Es ging zunächst mal steil bergab, dann waren einige Häuser um eine Kirche. Die Straßen waren überall zugeparkt trotz Verbotsschilder, aber sonst war wirklich nichts los bei Just's! Wir hofften, irgendein Souvenir kaufen zu können, aber da war nichts zu machen. Wir zogen es nach kurzem Studium der Straßenbeschaffenheit vor, wieder auf die A 30 zurückzufahren und nicht auf der Küstenstraße zu bleiben. 18.30 Uhr standen wir in Land's End. Da waren nun tatsächlich die Straße und das Land zu Ende. Hinter dem Hotel ging es steil, sehr steil etwa 100 m die Klippen hinunter, und unten peitschten die Wellen!



The Lands End Hotel

Hotel, und ich merkte, dass es doch eine ganze Ecke bis dahin war. Ich suchte und fand die Hoteleinfahrt und bekam einen freien Platz dicht am Klippenrand, und da war nur ein eimergroßer Stein dazwischen! Später habe ich meinen Dacia doch noch etwas sicherer abgestellt. Das Hotel war nicht das modernste, aber es war frisch renoviert (wir hatten es in der Zeitung gelesen). Unser Zimmer hatte eine herrliche Aussicht und Balkon (auf dem Bild ist es rechts oben zu sehen). Nach einem kurzen Orientierungsbummel machten wir uns frisch und nobel (Schlips und Sakko!). 19.45 Uhr begaben wir uns zum Dinner!

Kurz vor dem Ende der A 30 war ein Parkplatz, und dort musste sicher Eintritt bezahlt werden. Aber jetzt am Abend, war aber kein Kassierer da.

Edith lief durch das Touristenzentrum zum



Gleich bei der Ankunft wurden wir gefragt, ob wir einen Tisch reserviert haben wollten. Später, beim Abendbrot, wurde uns dann klar, warum Vorzugsgäste erinnert werden, denn es gibt nicht sehr viele Tische, an denen man den Untergang der Sonne im Atlantik ohne störende Balken bewundern kann. 21.30 Uhr erlebten wir einen unvergesslichen Sonnenuntergang. Er war noch schöner als auf den vielen Postkarten!

Dort möchte ich wieder hin!

Da waren wir nun von der Nordostspitze bis zur Südwestspitze Großbritanniens 2164 km gefahren, und nicht einen Kilometer davon möchte ich als uninteressant abhaken!

Die Luftlinie zwischen John o'Groat's und Land's End, der größten Entfernung auf der britischen Insel, beträgt 1398 km!

Zur Reise * * * 14. Tag - Montag, 1.7.96

Mit Frühstück und Packen ließen wir uns Zeit, denn check out war erst 11 Uhr. Wir haben nach Ladenöffnung im Postoffice noch Sonderstempel geholt. Der nette Herr schrieb uns dann noch gegen eine saftige Entlohnung ein Zertifikat für den Land's End Aufenthalt aus. Im anderen Laden kauften wir noch Kleinkram und bunten Sand!

Land's End hat milde Winter, und dafür ganzjährig einen zermürenden Wind. Ohne Goretex-Jacke wäre die kurze Wanderung entlang am oberen Klippenrand kaum auszuhalten gewesen. Die Aussicht zu beschreiben, fällt mir schwer. Das ist wieder etwas, was man sich ansehen muss!

Das Wetter war bis jetzt immer gemischt, aber keinesfalls so schlecht, wie es der Insel immer nachgesagt wird. Regen hatten wir nur auf Skye, aber heute trieb der Wind rasch Wolken weg, und die Sonne lachte und kurz danach fuhren wir unter einer dunklen Regenwolke. Es war also wechselhaft, oder richtiger sehr wechselhaft.

10.45 Uhr fuhren wir auf die A 30. Wir fanden auch die Tankstelle mit dem superbilligen Benzin und verpassten diesmal nicht die Ausfahrt zum Exeter-Service (es stand auf der Spur!). Wir bestellten für jeden von uns einen Filterkaffee; das waren dann jeweils drei Tassen! Das war etwas reichlich Flüssigkeit, aber wir hatten ja jetzt Autobahnen mit Service-Parks vor uns!

Nach der Ausfahrt vom Exeter-Service waren wir gleich auf der M 5, aber wir mussten bald wieder runter, weil wir auf der A 30 über Honiton in Richtung London wollten. Nach einer Gabelung merkten wir plötzlich, dass wir auf der A 303 und nicht mehr auf der A 30 waren. Das verunsicherte uns, und wir hielten uns an die A 30.

Die war jetzt schmal, führte durch jeden kleinen Ort und entsprach nicht unseren Erwartungen. Inzwischen hatte Edith auch die A 303 in der Karte gefunden. Sie war die modernere Streckenführung und hatte das gleiche Ziel wie die A 30. Das weitere erledigte nun Edith. 10 min später waren wir jedenfalls hinter Chard auf der A 303.

Der Vergleich unserer Reisestatistik mit unserem Plan zeigt, dass wir gut gerechnet hatten. Der nächste Übernachtungsort wich nun aber vom Plan ab, nicht weil es Probleme mit der Reservierung gab, sondern weil wir unbedingt nach Stonehenge wollten. Sicherer schien uns der Besuch am Ende der Tagesstrecke. Die Straßen dazwischen waren aber dreistellig, und das beunruhigte uns. Dadurch entfiel dann leider der Abstecher zum südlichsten Punkte der britischen Insel, Lizard Point. Dort hatte Marconi seine Radioversuche gemacht! Hätten

wir gewusst, dass die A 303 besser als die A 30 ist, wäre ein Umweg von etwa 60 km machbar gewesen!

Unser nächstes Ziel war also Stonehenge.

Dieser Besuch war noch wichtiger, als der bei Shakespeare!

Das Hinweisschild war recht unscheinbar.

Wir hatten Glück, es zu sehen, aber später zeigte es sich dann, dass Hinweise an jeder Linksabbiegung standen.



16.13 Uhr waren wir auf dem Parkplatz und fanden mit Mühe eine Lücke. Wir zahlten Rentnereintritt und erhielten einen CD-Player für Textbegleitung in Deutsch. Die Ansichtspunkte sind nummeriert, und man brauchte dann nur auf dem Player die Nummer eintippen (wie in Edinburgh).

Das ganze Gelände ist eingezäunt. Es gab aber reichliche Zaungäste, die durch die Maschen knipsten!

Ein Rundgang ist abgesteckt, und damit nicht der Rasen total zerlatscht wird, verlegt man den Rundgang gelegentlich weiter nach innen oder außen.

Nach dem dritten Bild war der Film voll. Also machten wir den Rundgang weiter, Edith ging zum Auto und reichte mir den Film durch die Sperre, und ich machte den Rundgang noch einmal! Nun war leider eine dicke schwarze Wolke über dem Gelände. Die musste ich erst noch ausregnen lassen, aber der Kontrast war wundervoll. Deshalb gibt es zwei Bilder, und das zweite gehört zu den recht seltenen Aufnahmen!



White Hart Hotel in Andover

17.40 Uhr waren wir wieder auf der A 303, und 23 km weiter war schon unser Tagesziel, das Hotel in Andover. Die Autobahn und die Abfahrten waren zum Teil neu und in unseren Karten noch nicht erfasst. Wir hatten zwar in der

Consort-Hotel-Karte die Wegbeschreibung, aber es war nicht erkennbar, für welche Autobahnabfahrt das gültig war. Es war nur eine Landstraßennummer angegeben. Also versuchten wir es auf ‚Gut Glück‘, und es klappte! Das war übrigens die eleganteste Weg-Beschreibung (siehe Bemerkungen!). Die Stadt war recht unbedeutend, das Hotel war zweisternig. Ein Bummel zum Marktplatz mit Supermarkt reichte zum Kennenlernen. Das Dinner nahmen wir im Restaurant ein (7 kleine Zweier-Tische). Es entsprach der Würde dieses ereignisreichen Tages: vorher Sherry, nachher süßen Portwein zu bestellen.

Zur Reise * * * 15. Tag - Dienstag, 2.7.96

Nachdem wir das Gepäck verstaut hatten, gingen wir noch schnell in den Supermarkt Reiseproviant einkaufen und fuhren 9.55 Uhr ab zur A 303-Auffahrt. Nach 25 min erreichten wir die M 3 in Richtung London. Schneller als erwartet waren wir am Londoner Autobahnring. Ich musste aufpassen, und Edith suchte das Schild zur Auffahrt zur M 25 South. Es kam nicht, sondern es stand Richtung Gatewick drauf. Das war zwar für uns richtig, aber wir fanden es zunächst nicht in der Karte, und inzwischen war ich unter der Brücke des Autobahnringes durch, war also in London. Nur nicht verzagen, Edith fragen! Sie hatte schon einen Korrekturvorschlag: links abbiegen nach Staines, dort durch, ein Stück A 30 zurück und dann auf die M 25, der Ringstraße, drauf. Das war absolut problemlos, denn von dieser Seite war die Auffahrt ordentlich mit M 25 South ausgewiesen (Aufwand: 11 km, 8 min). Nun rollten wir zügig um London herum. Im letzten Service-Park legten wir noch eine Bananen-Pause ein.

Kurz danach bogen wir in die M 26 und 14 km weiter in die M 20 ab und hatten London hinter uns gelassen!

Gegen 13 Uhr sahen wir den Wegweiser zum Channel. Da wir Zeit hatten, wollten wir uns mal vorbereitend die Abfertigung ansehen und bogen ab. Die Straße verzweigte sich plötzlich in etwa 10 Spuren, an deren Enden Schalterhäuschen standen. Wir waren das einzige Auto weit und breit, und wir wollten nicht weiter, weil wir ja nicht durch wollten. Zurück konnten wir aber auch nicht, weil dort ein Verbotsschild stand. Da hielten wir nun in sicherer Entfernung und diskutierten. Schließlich kam eine Beamtin mit Sprechgerät und Wut und erklärte uns, dass wir den Platz räumen müssten, weil wir den Verkehr störten (es war immer noch kein anderes Auto erschienen)! Und wir erklärten ihr, dass wir heute nicht nach Frankreich wollten, aber auch nicht zurück konnten. Sie unterhielt sich mit jemand und schickte uns zu dem Schalter vor uns. Dort erhielten wir einen Aufkleber und die Einweisung in eine Spur. Der folgten wir und standen schließlich vor einem Pförtner. Der sah unseren Aufkleber und sah auf seinen Zettel und ließ uns durch. Man hatte uns sicherlich avisiert. Aufgepasst wurde so intensiv, damit kein Missbrauch mit den Duty-Free-Shop-Einkäufen getrieben werden konnte, denn da wird ordentlich viel Geld umgesetzt! Wir waren jedenfalls wieder auf der A 20 und mussten kurz danach gleich wieder runter in Richtung Folkestone. Da hatte ich doch mal gelesen, dass Folkestone ein gemütliches kleines Fischerdorf an der Kanalküste sei. Dieser Hinweis war bestimmt aus dem vorigen Jahrhundert. Vor uns lag nämlich eine Stadt, die sich mehrere Kilometer an der Steilküste entlang ausbreitete. An der A 259, die durch die Stadt führte, sollte unser Hotel liegen, wenn man am Kreisverkehr links abbog.

Die A 259 verläuft im Abstand von etwa 100 m parallel zur Strandstraße. Dazwischen liegen nun links und rechts an den sprossenartigen Verbindungsstraßen dicht an dicht 6- bis 8-stöckige Hotels, d. h., es zweigen ständig Straßen ab, und es war kaum zu erkennen, ob es eine normale Kreuzung oder ein schlecht ausgewiesener Kreisverkehr war. Wir fuhren erst einmal durch und fragten am Ortsausgang. Natürlich mussten wir zurück. Den roundabout hatten wir nur wegen Baustelle nicht als solchen erkannt.



Clifton Hotel in Folkstone

Das Hotel lag an der Strandseite der Hotelreihe. Die meisten Hotels waren aber noch geschlossen. Trotzdem hatte ich große Schwierigkeiten, eine Parklücke zu finden. Ich musste eine ganze Weile warten, bis ein Platz frei wurde. Was wird hier los ein, wenn die Hotels alle geöffnet sind?

13.45 Uhr waren wir schon bei der Rezeption des Clifton-Hotels. Da hatten wir noch Zeit für eine kurze Mittagsruhe vor dem Strandspaziergang. Folkestone ist also ein großer Badeort mit unzähligen Hotels. Die Strandseite ist sehr gut gepflegt. Von der Steilküste führen hübsch gestaltete Serpentinwege nach unten. Dort gibt es einen asphaltierten Strandweg und betonierte Wellenbrecher mit Sandbuchten. Die Wellen



Strand in Folkstone

knallten recht ungemütlich den Weg hoch.

Es machte mir Mühe, die Hand in das Kanalwasser zu tauchen. Wir sind dann etwa 1 km weiter nach Osten gegangen. Da wurde der Strand immer breiter.

Er endete schließlich in einen großen Platz mit Riesenrad, Karussell, Spielhalle und vielen Verkaufsständen, aber alles war geschlossen, weil ja erst Juli war?!

Wir waren schon auf dem Rückweg, als wir einen Lift bemerkten, der am Anfang des Vergnügungsparks nach oben führte. Dieser Cliff-Lift ist ein Schrägaufzug, der 1885 erbaut wurde. Es ist der älteste Englands. Die Fahrt war preiswert und natürlich viel kräftesparender als Treppensteigen. Wir blieben nicht auf der Strandpromenade, sondern gingen zur Hauptstraße weiter.

Auf dem Weg bis zum Hotel hofften wir, fish & chips zu bekommen, aber die Stadt war wie ausgestorben. Da blieb uns nichts anderes übrig als an der Hotelbar ein Clifton-Special zu essen (Toast mit Schinken, Tomaten und Käse, Salat und Pommes frites). Danach gab es den letzten Portwein in England.

Zur Reise * * * 16. Tag - Mittwoch, 3.7.96

7.30 Uhr klingelte der Wecker; 9 Uhr fuhren wir vom Hotel ab; 9.13 Uhr hatten wir schon das Ticket für den Shuttle gekauft. Wir zahlten mit Visakarte, und der Betrag war erstaunlich niedrig. Man sagte uns, dass gerade eine Preissenkung war. Das gefiel uns sehr! Auf dem Bild sind die 66% zu erkennen!



Shuttle Station in Folkstone

Wir fuhren zum Service-Center und suchten eine Tankstelle, fanden aber keine. Also quetschten wir uns zwischen die kaufwütigen duty-free-shop-Besucher. Ich hatte bisher gedacht, dass auch in der EG Mengenbegrenzungen gelten, aber

was da eingekauft wurde, überstieg die kühnsten Erwartungen. Man fuhr mit Transportwagen, wie sie bei OBI stehen und stapelte Zigarettentangen, Bierkisten und Whisky-Kartons á 12 Flaschen drauf. Kofferräume und Rücksitze wurden zugestapelt. Manche Rentner kommen vielleicht auf diese Weise zu einem kleinen Nebenverdienst.

Wir begnügten uns mit einer Packung Ale und einer Dose Hautcreme.

Die Zugabfahrten werden an Leuchttafeln angezeigt. Da wir den 10.06 Uhr Shuttle nehmen wollten, fuhren wir in die Spur und 9.55 Uhr in den Zug.



Verladerampen in Calais

Man fährt hinten rein und fährt dann innen so weit vor, bis man an dem Trennstrich zum Vorderwagen steht. Es wird angesagt und angezeigt: Handbremse anziehen, Radio einschalten und Fenster öffnen. Dann werden die Verbindungstüren geschlossen,

der Zug bewegt sich und man merkt es kaum. Man hört das Wasser nicht plätschern! 10.21 Uhr wurde mitgeteilt, dass die Hälfte der Strecke erreicht ist, und 10.43 Uhr fuhren wir aus dem Zug raus, eine Brückenauffahrt hoch und waren auf der Autobahn Calais – Dünkirchen; und das war nun die ganze Kanalüberquerung! Das war vielleicht eine Wucht.

Für Edith war das Spitze, weil man da nicht seekrank werden kann!

Die folgenden Zeitangaben sind nun wieder MEZ!

Auf der E 40 kamen wir nach 27 min zur Dünkirchen-Abfahrt und nach weiteren 10 min waren wir an der belgischen Grenze, und noch einmal 10 min brauchten wir, um wieder auf der Autobahn zu sein.

Da es Zeit war, eine Pause einzulegen, hielten wir an einer Raststelle. Dort mussten wir leider recht teuer tanken, aber Kaffee und Kuchen waren auch nicht gerade billig. Da sind wir doch in England verwöhnt worden!

Kurz vor 14 Uhr fuhren wir auf die E 17 in Richtung Antwerpen. Jetzt ging es etwas schneller voran. Das bedeutete, dass wir mit aufgedrehter Heizung und offenen Fenstern fahren mussten. In Antwerpen wechselten wir von der A 13, A 21 auf die E 34 in Richtung Eindhoven. Wir haben die Niederlande ohne Schaden durchquert!

Das war aber nicht den NL-Fahrer anzurechnen. Die Gegend sollte man meiden! 15.45 Uhr erreichten wir nach Venlo Deutschland. Von der Shuttle Ausfahrt in Calais bis zur deutschen Grenze sind es 348 km!



Auf dem nächsten Parkplatz machten wir eine Essen- und Trinken-Pause und merkten leider zu spät, dass der Parkplatz voll von Polenautos war. Die Leute wuschen im WC ihre Wäsche. Jedenfalls war die Pause recht kurz.

16.10 Uhr starteten wir zum Endspurt durch das Industriegebiet. Es war eine Quälerei, aber 17.25 Uhr waren wir durch und rollten auf der A 44 in Richtung Kassel. 19.10 Uhr Abfahrt in Kassel; 20.33 Uhr Ankunft in Eigenrieden!

Harald half uns beim Autoausräumen, und wir waren doch froh, mal wieder am eigenen Tisch Abendbrot zu essen.

Da war nun ein lang ersehnter Urlaub zu Ende. Wir haben davon wirklich jeden Tag genossen. Obwohl wir bei weitem nicht alles Sehenswerte besucht hatten, war diese Zeit voll ausgenutzt. Es ist nicht möglich, zu sagen, dieses oder jenes ist das Beste gewesen. Ein Sonnenuntergang im schottischen Hochland oder in Land's End sind ebenso unvergesslich, wie die Gespräche in Byfield oder in Woodford.

Es sind von unserer Haustür bis zur Folkestone Shuttle Station nur 683 km. Großbritannien liegt damit als Tagestour doch vor der Haustür!

Den nördlichsten, den östlichsten und den westlichsten Punkt der Insel kennen wir nun. Der südlichste – Lizard Point – fehlt uns noch, und in Wales waren wir nicht!

Ich möchte gern noch einmal nach Großbritannien!

Schottland - England * 1996

Übernachtung in Consort-Hotels; mit Gutscheinen bezahlt; Hotels in **Roslin** und **Folkestone** bereits gebucht; die anderen Reservierungen erfolgen von Hotel zu Hotel.

Datum	Strecke	Km
18.06.	Eigenrieden - Hamburg - Newcastle Fähre	345
19.06.	Newcastle - Hadrians Wall - Roslin	203
20.06.	Besichtigung von Edinburgh, Bus, Sightseeingtour	
21.06.	Perth - Dunkeld - Dunnottar Castle - Westhill	250
22.06.	Besichtigung von Aberdeen, Bus, Sightseeingtour	
23.06.	Glenfiddich - Dufftown - Elgin - Inverness	178
24.06.	John o'Groat's - Dunnet Head	445
25.06.	Loch Ness (Norden) - innere Hybriden - Skye	417
26.06.	Loch Ness (Südseite) - Sessellift → Nevis Ranges Drymen	257
27.06.	Gretna Green - Carlisle - Lake Distrikt - Banbury	573
28.06.	Banbury - Byfield - Woodford	91
29.06.	BanburyByfield - Woodford - Stratford/Avon	128
30.06.	Swindon - Exeter - A 30 - Land's End	469
01.07.	Exeter - Honiton - Stonehenge - Andover	371
02.07.	Londoner Autobahnring - Folkestone	252
03.07.	Shuttle Calais - Antwerpen - Eigenrieden	691

Gesamte Strecke 4670 km