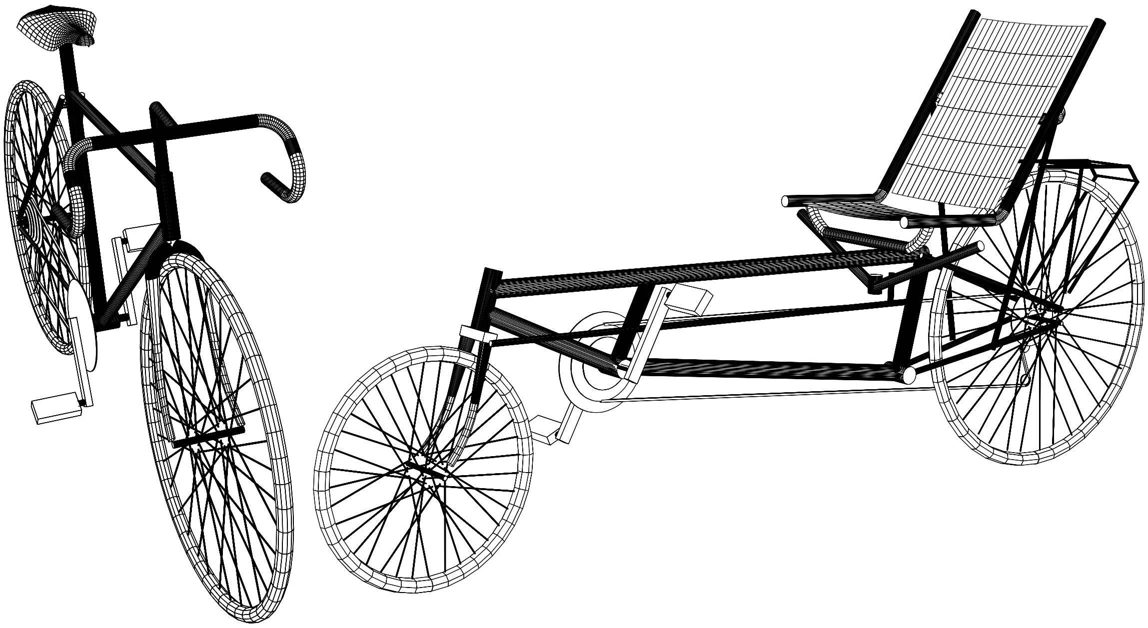
Scottland by Bike ’90

Tagebuch einer Radtour durch England und Schottland



Written by
Olaf Schultz
Schüttstraße 5 2.4.1.D
2100 Hamburg 90

1 Einleitung

Dies ist das Tagebuch einer Radtour durch England und Schottland bei Kaiserwetter

Nach 2 1/2 Jahren war es endlich soweit. Mein, beim JMC ’88 (Joint Maritim Course) auf der Fregatte „Rheinland-Pfalz“, gefaßter Beschluß, Schottland mindestens noch einmal zu erkunden, konnte verwirklicht werden. Voraussetzungen dafür waren ein Radlpartner, gefunden in Ulf, meinem Wohnungsnachbarn, und ein vernünftiges Rad für die Berge. Das Vorführ-*Dino* von RBK in Harburg wurde im Mai mit dem Lohnsteuerjahresausgleich erstanden. So hatte ich noch genügend Zeit um mich mit den Eigenheiten des „geilen“ Gefährts vertrautzumachen. Mein altes Puch „Elegance“ hatte sich mit Gepäck als zu schwammig erwiesen. Zudem hätte die 4×3 Gangschaltung nicht für das Vorgenommene gereicht. Wir hatten immerhin 30 kg Gepäck mit und öfters 17 % Steigung!

Die Planung fing erst im Frühjahr ’90 richtig an. Als Reisetermin war der Anfang der Semesterferien (besser „vorlesungsfreie Zeit“) ausgemacht. Die Reisedauer sollte ca. 3 Wochen betragen.

Zuerst war nur Schottland geplant, dann entschieden wir uns aber London mit einzubeziehen, denn wann hat man schon mal die Gelegenheit dort vorbeizufahren? So kam England zur Route hinzu.

Noch 3 Wochen vor der Abfahrt sollte es entgegen dem Uhrzeigersinn durch die Insel gehen. Die Route mußte dann aber Aufgrund einer ausgebuchten Fährverbindung Esbjerg-Newcastle umgedreht werden.

So ging es dann endlich am 16.7.1990 los. Die folgende Story enthält kein Radlerlatein, alles hat sich so zugetragen und ist teilweise „frei von der Leber weg-“ geschrieben!

Schon Tage vor dem Abreisetermin wurde zusammengepackt, was nicht heißen soll „probegepackt“, und die Ausrüstung gecheckt. Die dann nach überlegter Auswahl im wahrsten Sinne des Wortes mitgeschleppte Ausrüstung besteht aus:

1	Igluzelt (von Aldi für 99 DM)
1	Campinggaskocher von Ulf mit 2 Alu-Kochtöpfen
1	Esbitkocher (wurde kaum benutzt) inkl. 4 Schachteln Esbit
1	Schlafsack
1	Isomatte
	Diverses Werk- und nicht gebrauchtem Flickzeug sowie 10 Speichen
	Karrimor Gepäck- & Lowridertaschen
	Fotoausrüstung (OM4, Objektive: 21, 35-70, 70-210, 50, Telekonverter, Blitz, Filme)
	Regenzeug (Heimsauna) und Mikrofaser-Jacke
1	Wollpullover
2	Wollsocken
1	Jeans
1	Turnschuhe
1	Sandalen
	Diverse Socken, T-Shirts, Hemden. . .
	Diverse Tütensuppen, Bundeswehrhartkekse, 1/2 Salami, Käse, Tee, Kakaopulver zur Löslichkeitsverbesserung mit Zucker vermischt, Marmelade, Honig, Bestecke und selbstgebackenes Vollkornbrot . . .

Ein Teil der Ausrüstung (ca. 13 kg von beiden Radlern) wurde aus Gewichtsgründen in Grantham am 5. Tag Nachhause geschickt. Für 90 DM ein bißchen happig, aber es hat sich gelohnt denn die härtesten Steigungen kamen dann noch. Merke: Nimm niemals mehr mit, als Du **wirklich** nötigst hast!

Kosten dieses Urlaubs in DM:

108,00	Hinfahrt
499,60	Anteil an gemeinsamen Lebensmitteln etc. unterwegs
185,00	für eigene Lebensmittel, Trinkflasche und Tartan für Heike
792,60	Summe

Nach Abzug von 391,64 für die Überfahrten bleiben 401 für den Unterhalt, durch 22 Tage macht 18,22/Tag. Das war also wohl ein recht preiswerter Urlaub.

Der mittlere Umtauschkurs war 1£= 3.083 DM

Doch nun endlich zum eigentlichen Tagebuch.

2 Harburg – See

1. Tag	: Mo. 16.7.90
Distanz	: 15 km
Gesamt	: 15 km (auf dieser Tour)
Schnitt	: egal
MaxiSpeed	: egal
Fahrzeit	: 1400 – 1530
Wetter	: sonnig, heiß
Strecke	: Harburg – Alte Süderelbrücke – Freihafen – Alter Elbtunnel – MS „Hamburg“

Durch den Hafen geht es nach Hamburg rüber.

Ich fluche über die falsche Gewichtsverteilung. Es ist zuviel Masse in den Lowridertaschen. Kein Wunder, denn in denen befindet sich die halbe Küche. Sie paßte dort genau hinein. Daraus resultiert ein extrem träges Lenkverhalten. Es ist echt affig mit soviel Gepäck zum Ersten Mal (an-) zufahren. So schlitze ich mir kurz hinter den Süderelbbrücken am Granitkantstein fast die rechte Lowridertasche auf.

Es ist von Anfang an so heiß, daß schon auf dem Weg zur Fähre 0,5 lt. Wasser dran glauben müssen. Das Wetter ist traumhaft, richtiges Urlaubswetter! Wenn es so weiter geht, wird dies ein absoluter Traumsommer.

Vor der Fähre warten wir auf Christoph Rost und Susanne, seine Freundin aus Buxtehude. Die kommen jedoch erst, als wir uns schon an Bord befinden. Sie sind direkt aus Buxtehude angefahren und haben gerade noch die letzte Hafenfähre vor der Abfahrt erwischen können. Während wir darauf warten auf das Schiff gelassen zu werden machen wir die Bekanntschaft mit einem Geschwisterpaar aus Celle. Die Beiden haben sich Wales und Südwestengland als Urlaubsgebiet vorgenommen.

Die Ausfahrt aus dem Hamburger Hafen ermöglicht aus der Höhe des Achterdecks eine ganz andere Perspektive vom Wirtschaftsraum „Hamburger Hafen“. Alles sieht kleiner aus als es ist, auch die Klärwerkkombination Dradenau – Köhlbrandhöft.

Erst ab Stade verschwindet die Sonne hinter einer Wolkendecke und es wird merklich kühler.

In Brunsbüttel bekommen wir dann noch ein Abschiedskommitee im roten Segelboot. Es ist mein Familienclan, der mir noch einmal zuwinken will.

Da es nun doch auch mir zu kalt wird verschwinde ich kurz vor Neuhaus als letzter vom Achterdeck und sage den deutschen Gefilden für die nächste Zeit Adieu.

In der engen 4-Mann-Kabine sind noch 2 Wanderer untergebracht. Aber zum Glück ist unter den Doppelstockkojen genug Stauraum für Rucksäcke und Satteltaschen. Die Kabine ist 2m lang und max. 3m breit (inklusive Betten). Es gibt keine Schränke!

3 See – Chelmsford

2. Tag	: Di. 17.7.
Distanz	: 93,08 km
Gesamt	: 108 km
Schnitt	: 21,66 km/h
MaxiSpeed	: 54,8 km/h
Fahrzeit	: 1300 – 1900
Wetter	: sonnig, heiß
Strecke	: Harwich – A120 – B1352 – A137 – B1022 – Maldon – A414 – A12 – A1016

So gut wie ich geschlafen habe, so gut habe ich auch auf den PVC-Matrazen geschwitzt. Die Dusche nach der Schweißnacht ist herrlich.

Die Annäherung an England geschieht bei sonnigem Wetter mit einem lauen Lüftchen auf dem Achterdeck im Liegestuhl in Gesellschaft von Christoph, Susanne und Ulf.

Die Landschaft ist merklich anders als die norddeutsche Küstenlandschaft, aber deswegen sind wir ja auch hier. Es erinnert hier keinen etwas an Klausuren, außer der noch in den Sternen stehende Rückreisetag.

In Harwich gelandet, und ohne Kontrolle in einer Gruppe von 10 Radlern durch den Zoll gekommen, geht es mit dem Linksfahren gut los. Es stehen ja auch genügend Schilder rum, auch in Deutsch. Jedoch bringt mich der erste Kreisel (Roundabout) total aus dem Konzept, ich bin wieder auf der rechten Seite. Aber zum Glück ist kein Auto im Weg. Das hätte bei meinem Fahrtgewicht von doch 70 kg Eigengewicht, 30 kg Gepäck und 18 kg Rad doch Respekt nötig.

Von Anfang an ist die Tour „bergig“. Schon die Fahrt nach Harwich rein um Geld zu holen, gibt uns einen leichten Vorgeschmack auf die kommenden 2600 km. Zum Glück jedoch fährt es sich auf den Nebenstraßen gut. Es gibt kaum Verkehr und die Landschaft ist schön. Die Lüneburger Heide kann sich teilweise eine dicke Scheibe davon abschneiden. Die Hügel sind meistens nicht so hoch wie die der Lüneburger Heide, dafür aber mit schnellerer Abfolge. Und die Straßen führen streng Murphy’s Gesetz beachtend zu 99 % über den höchsten Punkt und durch das tiefste Tal.

An der ersten harten Steigung bei der Ortsdurchfahrt durch Colchester gebe ich auf. Ich komme einfach nicht mehr gegenan, allerdings kann ich wegen des Autostaus auch nicht in einem Schwung den Berg nehmen. Dann geht es aber frohen Mutes weiter, denn wo es hoch geht muß es später auch wieder runtergehen! Die lange, schnelle Abfahrt wird aber kurz unterbrochen, da Ulf ein Teil seiner Ausrüstung vom Rad springt, als er zu weit links in einen Gullydeckel hineinfährt.

Die Hauptstraßen sind echt nervig, aber dank der sozialen Autofahrer jedoch gut zu ertragen. Die deutschen Raser und Ego’s werden wir auf der ganzen Reise nicht vermissen! Die Hupe wird nicht als Terrorinstrument benutzt, sondern zum Grüßen! Es gibt ja auch keine Radwege, auf die man die blöden Radler ins Reservat, vertreiben könnte.

In Galleywood bunkern wir noch einmal in einem Imbiß Wasser. Trotzdem wir in Colchester eine 2 lt. PET-Flasche mit Limonade gekauft haben, sind unsere Wasservorräte von der „Hamburg“ schon sehr stark zusammengeschmolzen. Ulf hat eine 0,5 und ich eine 0,5 und eine 0,7l Flasche.

Vor Ingatestone finden wir bei einem kleinen Bauernhof eine gute Übernachtungsmöglichkeit. Der Abend wird schön und erholsam. Das erste Abendbrot in England grenzt wegen des noch vorhanden selbstgebackenen Vollkornbrotes an reinsten Luxus. Wir wissen noch nicht, daß die beste Brotqualität in den nächsten 21 Tagen Vollkorntoastbrot sein wird. In den Satteltaschen wird es so warm, daß Käse und Mettwurst regelrecht schwitzen. Dies nur als Beispiel für die nicht mehr angenehme Lufttemperatur.

4 Chelmsford – London

3. Tag	: Mi. 18.7.
Distanz	: 96,23 km
Gesamt	: 204 km
Schnitt	: 19,24 km/h
MaxiSpeed	: 48,1 km/h
Fahrzeit	: 0900 -
Wetter	: sonnig, heiß
Strecke	: A1016 – A11 – A12 – A118 – London

Nach einer guten Übernachtung kommt das erste Frühstück auf englischem Boden. Das Wetter ist beständig gut und ein weiterer Sonnentag kündigt sich an.

Auf der „Autobahn“ geht es gen London. Radfahrer dürfen in England auf fast allen Straßen fahren, Motorways, bei uns Autobahnen, sind „leider“ausgenommen. Allerdings reduziert das Tempolimit die Relativgeschwindigkeit und die Autofahrer sind nicht so aggressiv wie ihre deutschen Kollegen. So kann man unbehelligt auf Kraftfahrstraßen ohne Seitenstreifen mit einem Verkehrsaufkommen wie die A7 bei Schnellsen radeln, auch wenn das bei dem Verkehr nicht gerade angenehm ist. Aber man kommt schnell voran.

Erst durchs Grüne und dann durch die Vororte mit viel Grün. Zügig radelt es sich kilometerweit durch Wohnsiedlungen mit maximal zweigeschossigen Häusern. Je näher man der City kommt, desto chaotischer wird der Verkehr.

Kurz vor der City kaufen wir uns eine Radwegekarte von London, die jedoch nur die City aufweist. Am Tower besorgen wir uns in der Touristenberatung einen Campingführer und eine genauere Londonkarte. Nach der Lektüre des Campingführers entscheiden wir uns für *Hackney-Camping*. Irgendwie gelangen wir dorthin. Nach der Anmeldung bauen wir in der prallen Sonne unser Zelt auf und geben die Sachen nach dem Duschen und Mittagessen im Gebäude in Verwahrung. Da Wohnsilos in der Nähe sind und die Gesellschaft dort nicht unbedingt vertrauenserweckend aussieht gehen wir auf den Rat der Platzbewirtung, bei Nichtanwesendheit die Sachen im Gebäude einzuschließen, ein.

London wird im Schnelldurchgang mittels „Sigthseeingtour by bikeërkundet. Die Docklands sind sehenswert und an den Kanälen kann man, wie auch in Hamburg an der Alster, gut Radfahren. Allerdings ist die Landschaft nicht immer so schön. Ist halt mehr Industrie in Sicht.

Auffällig sind die wahnsinnig vielen Radkuriere auf Mountainbikes. Viele fahren mit Helm, wie teilweise auch andere Alltagsradler. Die Verschärften fahren sogar mit Feinstaubfilter vorm Mund. Die meisten Autos sind aber auch miserabel eingestellt und rußen megastark. Der Gedanke an „ASU NEIN DANKE“ vergeht einem hier sofort! Der Fahrstil der Radkuriere spottet jeder StVO: voll auf eigenes Risiko! Lebensmüde oder High, wir wissen es nicht. Aber die Autofahrer nehmen dies gelassen hin, jeder Deutsche Autofahrer hätte entweder einen Radfahrer vom Drahtesel geholt und zusammengeschlagen oder wäre umgehend mit einem Nervenkollaps im Irrenhaus gelandet.

Den Tower schenken wir uns, die wollen 12 Mark pro Nase haben, für das bißchen altes Gemäuer eine Frechheit. Nach dem Einkaufen fahren wir Richtung Westminster und gelangen über Buckingham Palace, Tafalgar Square, Picadilly Circus und einige Fußgängerzonen sowie einem Postgang zu unserem wohlverdienten Guinness. Fußgängerzonen muß man in London schon suchen, so häufig wie in Hamburg gibt es die nicht.

Das Bier wird zusammen mit einigen Yuppies vor der Kneipe im Stehen auf der Straße genossen. Eine komische Kultur, keine Biergärten oder Tische und Stühle vor der Bude, nur Stehtische.

Danach geht es dann zurück zum Campingplatz zur wohlverdienten zweiten Dusche am Tag und zum Abendbrot, denn nur vom Guinness kann ein Magen leide nicht überleben.

Das Kartenschreiben ist jetzt, mit gefülltem Magen, eine freudige Pflicht. Denen Zuhause muß man ja vom Kaiserwetter vorschwärmen.

5 London – Ramsey

4. Tag	: Do. 19.7.
Distanz	: 129,45 km
Gesamt	: 334 km
Schnitt	: 22,06 km/h
MaxiSpeed	: 54 km/h
Fahrzeit	: 0945 – 1830
Wetter	: sonnig, heiß
Strecke	: London – A1010 – A10 – B1368 – Cambridge – B1049 – unclassed (Cottenham-Willingham) – B1050 – A1123 – B1086 – B1040 – Ramsey St. Maryt's

Nach einer Dusche und einem ausgiebigen Frühstück beladen wir unsere Drahtesel.

London wird auf dem schnellsten Weg verlassen. Scheiß Ampeln in Gegenphase, und das mit unserem Gepäck. Dafür sind die Kreisel mit Beobachtungsgabe schneller zu nehmen als jede Kreuzung, ein richtig effizientes System. Aber wohl auch nur für Radfahrer. So manchen Autofahrern sieht man doch ein bißchen die Unsicherheit an, obwohl die ihr eigenes System doch schon längst begriffen haben müßten.

Vor Ware wird ein Radhändler angelaufen. Ich muß mir eine neue Trinkflasche kaufen, die kleine Isostarflasche von '88 hat es gefetzt, der Verschluß schließt nicht mehr. Der Radhändler ist von meinem Dino Rad begeistert, wir kommen kaum wieder los. Wir fragen ihn nach dem Weg gen Cambridge und bekommen eine gute Route auf Nebenstrecken beschrieben.

Mittags ist es affenheiß. In Barkway warten wir 10 Minuten im Schatten bis der Krämer aufmacht und holen uns Milch. Ich bewundere noch die Kirche. Fast nur aus größeren Kieselsteinen gebaut. Allein an den Kanten wich man auf Sandsteinquader aus.

Kurz hinter dem Städtchen wird auf einem Stoppelfeld Rast gehalten. Allerdings flüchten wir in den Schatten der Bäume. In der Sonne ist es nicht auszuhalten und das Wasser ist fast alle, trotz der, inzwischen reichlichen, Reserveflaschen. Wir haben Kapazität für 8 l Wasser, und die reichen nochnichteinmal einen halben Tag lang. Die Schokolade schmilzt in den Satteltaschen, und das, obwohl sie mittendrin liegt und nicht obenauf!

In Cambridge ist der erste richtige Radweg in England zu bewundern. Den benutzen wir wegen unseres Gepäcks jedoch nicht. Ist eh schneller wieder weg als gedacht, fast wie in Hamburg. Hier stehen und fahren viele Räder (von den Studi's ?) rum.

Die haben vielleicht eine geile Hütte als Uni. Heller, alter Sandstein. Einfach hübsch. Die ganze Stadt ist zum Verlieben. Hierher möchte ich mich noch einmal mit mehr Zeit hinverirren. Es auf unserer Tour die erste Stadt in England mit ein bißchen Charme.

Die Übernachtung findet bei netten Farmern hinter Ramsey im Vorgarten statt. Zuerst sind sie sind mißtrauisch, tauen dann jedoch immer mehr auf! Es gibt Tee, Eis und Limozusatz für das Wasser. Ein großes Fleet zwischen Straße und Grundstück ist das ideale, erfrischende Freibad. Laut Karte müßte es der „Forty Foot or Vernuden’s Drain“ sein. Meinem Körpertemperaturhaushalt hat es egal zu sein. Hinein ins Vergnügen, platsch! Das tut nach dem Tag gut und das Salz muß ja auch runter. Denn das Wasser nimmt beim ausschwitzen leider auch eine Menge Körpersalze mit. Der Schnurrbart ist so nach einer Tagesetappe der beste Salzstreuer.

6 Ramsey – Ingham

5. Tag:	Fr. 20.7.
Distanz	: 146,29 km
Gesamt	: 481 km
Schnitt	: 21,10 km/h
MaxiSpeed	: 63,6 km/h
Fahrzeit	: 0930 – 1945
Wetter	: sonnig, heiß
Strecke	: B1040 – B1443 – B1176 – A52 – Grantham – A607 – A15 – Lincoln – A57 – A 46 – A15 – A1500 – B1398 –

Das erste am Morgen ist ein Sprung in den Fleet. Erfrischend!

Nach dem Frühstück und geht es mit einer herzlichen Verabschiedung weiter. Meilenlang endlich mal eben, aber leider gesplittet. Das bremst doch merklich! Und geht auf die Reifen.

Peterborough wird aus Angst vor zuviel Stadtverkehr umfahren. Allerdings muß hier erwähnt werden, daß die Engländer mit der Straßennummerierung eine narrensichere Orientierungsmöglichkeit geschaffen haben. In Deutschland kann man sich bedeutend leichter verfahren. In Bezug auf Wegefindung hat man in England Murphy ein Schnippchen geschlagen, Vorausgesetzt man hat eine Karte dabei.

Hinter Peterborough geht es aber nur noch rauf und runter.

Meine Interpretation der Straßenführung lautet:

Gott hat den Engländern viele schöne Sandsteine geschenkt. Die wurden zweckbestimmt für den Bau der Kirchen verwendet. Diese liegen natürlich auf den Bergrücken, damit ihre Schönheit weithin zu sehen ist. Leider siedelten sich die Dörfer und Städte um die Kirche an und die Straßen wurden aus Mangel an Baumaterial, das ja beim Kirchenbau draufging, auf geradestem Weg zwischen den Dörfern gebaut. Da die Ausrichtung der Hügelkette jedoch meist quer zu unserer Fahrtrichtung liegt, Murphy läßt grüßen, gleicht unsere Tour einer Achterbahnfahrt mit 3fachem Looping ohne doppelten Boden.

Kurz vor Grantham habe ich das ewige Bergaufkriechen dann satt. In Grantham wird ein 13 kg schweres Paket gepackt und nach Hause geschickt. Ich bin sogar so verrückt und packe den Schlafsack und die Turnschuhe mit ein. Das Paket kosten zwar fast 90 DM, aber ich bin froh, diesen Stein vom Pedal weg zu wissen. Um die Turnschuhe ist es nicht schade, sie sind eh für das fahren mit Haken ungeeignet, wie ich leider feststellen mußte.

In Lincoln kaufen wir dann noch ein und bewundern von der Ferne den schönen Dom, der natürlich auf einem Hügel mitten in der Stadt liegt. Eine nähere Betrachtung würde sich sicherlich lohnen, aber wir wollen, noch bevor es Abend wird, Land gewinnen.

Wir nehmen den vermeintlich schnellsten Weg aus der Stadt raus, müssen aber leider feststellen, daß es so ein Umweg ist, daß wir auch den Dom hätten besichtigen können. So ist halt das Leben.

Hinter Ingham übernachten wir dann vor einem Pub auf der Campingwiese.

Da wir am Morgen aufbrechen, bevor die sanitären Anlagen geöffnet sind, müssen wir auch nichts bezahlen! Aber solange wir an Wasser rankommen ist das egal. In England sind die Knicks und Hecken, die ein vorzügliches Klo abgeben, noch nicht wie in Deutschland ausgestorben. Allerdings sollte man sich nicht immer auf die Stabilität der Zaunpfähle verlassen, wenn man sich beim Scheißen dagegenlehnt, es könnte gerade des Morgens ein aufweckendes Erlebnis werden. So am ersten Morgen in Schottland (noch glimpflich abgelaufen).

7 Ingham – York

6. Tag	: Sa. 21.7.
Distanz	: 139,43 km
Gesamt	: 620 km
Schnitt	: 21,78 km/h
MaxiSpeed	: 56,3 km/h
Fahrzeit	: 0930 – 1900
Wetter	: ab 1200 Sonne, heiß
Strecke	: B1398 – A18 – B 1450 – A18 – B1392 – A161 – A614 – B1228 – A0179- York – A59 – B6265

Nach dem wichtigen Wasserfassen geht es bei bedeckten Himmel los. Zum ersten Mal auf dieser Tour weckt uns die Sonne nicht. Dafür ist es nebelig und es riecht nach Regen, der aber da bleibt wo er hingehört, oben! Ab Mittag scheint uns auch heute wieder die Sonne.

Hinter Kirton on Lindsey sind ein paar riesige Kiesgruben. Die sehen so aus, als ob die Armee dort ihre Sandkastenspiele veranstaltet. Eine Kaserne (Barack) haben wir ein paar Meilen vorher gesehen.

Auf den Nebenstraßen ist echt schön wenig Verkehr, so wird man für das ewige Up and Down und die meist gesplitteten Straßen entschädigt. Und was man immer wieder betonen muß, die englischen Autofahrer sind das Gegenteil der deutschen Autofahrer. Nicht aufdringlich, sondern freundlich und beim Überholen ganz auf die Gegenfahrbahn. Sicherlich liegt das unter anderem an der Geschwindigkeitsbeschränkung und den teilweisen Rostlauben, die in Deutschland wohl noch nicht einmal auf das TÜV-Gelände raufdürften.

Am River Trent geht es dann mit Gegenwind durchs Flachland nach Goole. Man könnte meinen, man befindet sich in den norddeutschen Marschen, so richtig mit Deich, Siel und Salzwiesenduft.

Dann kam, wie denn sonst, das bergige „Einerlei“ wieder und führte uns ins malerische York. Eine bewundernswerte Stadt. Innerhalb der Stadtmauern dürfen nur die Anwohner und der Lieferverkehr mit dem KFZ fahren. Außerdem gibt es dort viele Radrouten und Fußgängerzonen.

Wir melden uns telefonisch zum ersten Mal Zuhause. Die wollen angeblich genauso ein gutes Wetter haben, das glauben wir nicht.

Danach geht es in den Münster, einem wunderschönen Sandsteinbau.

Über die Roman Road fahren wir unserem Nachtlager bei einem Schweinemäster entgegen. Mit Gänsen, Hühnern und Pferden auf einer Weide wird das Zelt aufgeschlagen. Wir werden, wie fast immer, freundlich aufgenommen.

8 York – Windemere

7. Tag	: So. 22.7.
Distanz	: 144,59 km
Gesamt	: 746 km
Schnitt	: 21,78 km/h
MaxiSpeed	: 65 km/h
Fahrzeit	: 0945 – 1830
Wetter	: ab Mittag Sonne, heiß bis späten Nachmittag
Strecke	: B6265 – A6108 – A684 – A591 – A592 – Camping

Morgens geht es, nicht ahnend, daß diverse Strapazen uns bevorstehen, frohen Mutes los. Aber es gibt ja auch schöne Erlebnisse.

In Ripon ist Oldtimermeeting. Man merkt, das Sonntag ist. Was da an Chrom, Schwarz und Stil rumfährt ist einfach sagenhaft. Sowas ist in Deutschland nicht zu sehen.

Das wir dann die Ure ungezählte Male überqueren ist eine andere Geschichte. Erstens höre ich nach 8 auf zu zählen und zweitens gibt es selbst bei den Engländern diverse Sprechweisen für den Flußnamen, wie in Windemere Camping festzustellen ist.

Diverse Steigungs- und Schußfahrten durch das Ure-Tal kosten enorm Kraft und einige der berüchtigten Stadtdurchfahrten mit Stadt auf dem Hügel gibt es selbstverständlich auch hier.

Nicht zu verachten ist die Wasserscheide (> 300 m) bei Garsdale Head. Aber bis hierhin kommt der Touristenstrom zum Glück nicht. Die bleiben beim ausgeschilderten Wasserfall weiter unten zurück. Wir sind hier fast alleine.

Die darauffolgende Abfahrt im Garsdale Tal ist nicht von schlechten Eltern. 30 km/h mit hochgelegten Beinen lassen einen die Strapazen fast vergessen. Jedoch sind die 17 % rauf hinter Ingmire Hall echt fies. Ich steige ab, schiebe und fluche. Mit 80er Trittfrequenz ist nichts, geschweige den 90er.

In mehreren Steigungs- und Schußfahrten geht es dann nach Kendal.

Kurz vor Kendal bemerkt Ulf meine ersten Speichenbrüche am eiernden Hinterrad. Wahrscheinlich habe ich sie mir in den 17 % hinter Ingmire Hall eingefangen. Sie liegen auf beiden Seiten um 90ř versetzt. Die Reparatur geht an einer Bushaltestelle fix. Dies ist dem Paketknacker zu verdanken, der hier zum ersten Mal am Dino eingesetzt wird. Nach erfolgreicher Reparatur und Notrichtung geht es weiter, um dann bei 44 Sachen in einer Abfahrt einen lauten Knall zu hören. Ab dann fahre ich nur noch mit einem Reflektor im Hinterrad. Und sowas ist „Made in Germany“ und hat die Zulassung bekommen. Hauptsache, Autofahrer sehen einen, wenn ein Radfahrer einen Reflektor abbekommt oder dieser sich verklemmt und der Radler einen Bilderbuchabgang vom Rad macht ist’s wohl nicht schade drum. Das ist typisch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat. Übrigens hat sich sogar bei mir schon einer mit ähnlicher Überraschung verabschiedet, als ich in Harburg 8 % mit 23 hochgefahren bin. Ist das eine Haltbarkeit!

Die Landschaft ist echt schön. Für eine Motorradtour sicherlich geeignet. Im Auto kriegt man nicht den Duft der Landschaft mit und sieht nicht so gut. Aber ich schwöre mir, meine nächste Fahrradtour durchs Flachland zu führen!

Der Campingplatz in Troutbeck will und will im Aufstieg nicht näherrücken. Als wir dann endlich da sind, wird ersteinmal ausgiebigst geduscht und die Klamotten werden mittels einer Wäsche im Waschbecken entsalzt.

Nach einem ausgedehnten Abendessen mit Nudeln und Tomatensoße haben wir das Vergnügen, das erste Mal vor den Mückchen zu fliehen, die ganz Nordengland in Verruf bringen. Die reagieren nicht auf Autan o. ä., kommen überall durch (klein wie Gewitterfliegen), stechen wie Hölle und treten in Milliardenschwärmen zur Abenddämmerung auf. So flüchten wir in unser Zelt, verkleben das Fliegengitter mit Paketband und fallen in den wohlverdienten Schlaf.

9 Windemere – Ruthwell

8. Tag	: Mo. 23.7.
Distanz	: 113,94 km
Gesamt	: 878 km
Schnitt	: 19,52 km/h
MaxiSpeed	: 70,7 km/h
Fahrzeit	: 1030 – 1830
Wetter	: Sonne, heiß, aber anscheinend akklimatisiert
Strecke	: A592 – A5091 – A66 – unclass (Mungrisdale – Hesket Newmarket – Caldbeck) – B5299 – A7 – A74 – B754 (parallel A75) – Ruthwell

Morgens wird wieder geduscht, denn wer weiß, wann wir die nächste Gelegenheit dazu haben.

Jetzt geht es Up and Away, der Kirkstone Paß hat über 450 m und die sind fast von Meereshöhe aus zu erklimmen. Mit über 16 % über längere Strecken sollte man sich diesen Paß nicht gerade abends gönnen, aber ausgeruht ist es gut schaffbar. Oben angekommen werden die verschwitzten T-Shirts ausgezogen und winddichte Jacken angezogen. Denn nun kommt die Abfahrt. Mit mehrfach 20 % geht es zum Ullswater runter. In den Kurven kann man allein durch pures Rollenlassen die Autos gnadenlos versägen. Ein Fahrrad hat nunmal eine erstklassige Kurvenlage. Eine Notbremsung wegen des runtergefallenen Zeltes bringt aber mit 40 m Bremsweg 60ř heiße Felgen ein. Obwohl die Sachen mit 4 Expandern gesichert sind passiert so etwas!

Nach einem Fußbad im Ullswater führt unsere Strecke stracks gen Norden. Doch Schottland muß noch einmal kurz warten, es gibt schon reife Himbeeren am Wegesrand, und die kann ein Schultz nicht verkommen lassen!

Nach einem kurzen Zwischenspiel auf der A66 flüchten wir auf die unklassifizierte Straße Richtung Caldbeck.

Die Landschaft ist schön. Einsam und hügelig, einfach zum Radfahren geeignet. Vor Mungrisdale sehen wir Drachenflieger und Paraglider. Die Schafe laufen frei herum, können aber wegen der Cattle Grid's nicht davonlaufen. Diese Viehsperren sollte man nicht zu langsam überfahren. Weil sie auch zum Einsperren von Kühen gedacht sind, haben die Eisenstangen quer zur Fahrtrichtung zumeist einen relativ großen Abstand. Das erste Mal erschreckten uns diese Muntermacher im Ure-Tal. In Schottland gehören sie zum alltäglichen Straßenbild, insofern man sich nicht gerade auf Hauptstraßen bewegt. Das Kettengeräusch der Fahrräder stört irgendwie die Schafe, denn vor uns flüchten sie, Autos lassen sie in 1m Abstand seelenruhig passieren.

Diverse Steigungen mit bis über 16 %, besonders hinter Caldbeck, bringen uns in der Nachmittagshitze zum Fluchen, aber die darauffolgende Abfahrt vor der B5305 mit 70,7 km/h bei vollem Gepäck ist geil. Im Schwung rasen wir nach Carlisle und gönnen uns 2 lt. Eis direkt vorm Supermarkt.

Unser Nahrungsmittelsortiment ist zur Zeit Honig, Marmelade und Vollkorntoastbrot sowie Milch in rauhen Mengen. 1 kg Brot und 1/2 Glas Honig /Tag und Person sind keine Seltenheit

Die 2 lt. Milchkanister werden von uns mit Begeisterung geleert. Das erste Mal hatten wir diese praktischen Milchkontainer in Grantham gesehen. Leider sind das keine Pfandbehälter. Mit dem natürlichen Fettgehalt von 4 % und unhomogenisiert schmeckt die Milch wie frisch von der Kuh. Wenn die Milch jedoch einen halben Tag lang mitfährt buttert sie, was dem Genuß jedoch keinen Abtrag macht.

Über die autobahnmäßige A74 nähern wir uns auf dem Standstreifen Schottland. Auch hier ist ein starker Verkehr, aber der Standstreifen ist breit und die Autofahrer sind sozial. So können wir die Landschaft bewundern und müssen uns nicht über die Autofahrer ärgern.

Das obere Ende des Solway Firth ist ein richtiges Wattengebiet.

Kurz vor Gretna, der Heiratshochburg überfahren wir die Grenze. Die Schmiede in Gretna Green besichtigen wir jedoch nicht.

Endlich sind wir im Zielgebiet: Schottland.

Über Annan geht es bis Ruthwell. Bei einem jungen Farmerehepaar erleben wir auf der gemähten Wiese unsere erste echt schottische Abenddämmerung. Im Hintergrund den Criffel mit 560 m. Wenn nicht die Berge wären, könnte man meinen in Dithmarschen zu sein, denn auch hier gibt es, wenn auch kleinere, Watten.

Auch muß betont werden, so wenig Autos wie hier haben wir in Deutschland selten auf den Straßen. Hier ist es Regelzustand und dabei gibt es bedeutend weniger Straßen. Hat das Sprichwort „Wer Straßen sät wird Verkehr ernten“ etwa hiermit seine Korrektheit bewiesen. So richtig Verkehr hatten wir nur auf der Einfahrt nach London, seitdem nicht mehr. Nur an den Wochenenden häuft es sich ein bißchen, aber es bleibt immer noch zivil.

10 Ruthwell – Kingsford

9. Tag	: Di. 24.7.
Distanz	: 144,75 km
Gesamt	: 1023 km
Schnitt	: 20,84 km/h
MaxiSpeed	: 54 km/h
Fahrzeit	:
Wetter	: Sonne, heiß
Strecke	: B725 – A76 – B729 – A702 – B729 – A713 – B730 – A77 – B7038 – Kilmarnock – A735 – B769 -

Das Wasserfassen am nächsten Morgen bedeutet den Abschied auch von diesen netten Gastgebern. Wach bin ich, denn beim morgendlichen Geschäft habe ich mich mit dem Rücken an einen Zaunpfahl zu stark angelehnt, so gab er knirschend nach. Es hatte aber keine Folgen, außer einen gesunden Adrenalinspiegel.

In Bankend habe ich plötzlich einen Bruch des vorderen Schaltungsseils. Aber nach 30 min. geht die Fahrt weiter und wir nähern uns bei Ebbe Dumfries.

Die Strecke ist ebenfalls landschaftlich sehr schön und weiterzuempfehlen. Holywood lassen wir rechts liegen, denn später können wir noch Alexandria durchfahren. Schottland hat eben einen Flair vom Globetrotten. So klein und doch so schön und groß.

Nachmittags nerven die unsäglichen Fliegen, die dem Schweißgeruch folgen. Bei den vielen Steigungen mit Hitze und ohne Wind sind Schweißausbrüche aber nicht zu vermeiden. und die Fliegen sind genauso schnell wie man fährt!

Vor Dalmellington nehme ich dann in einem der vielen Loch's entlang der Straße ein erfrischendes Eisbad. Dies verschafft ein bißchen Linderung, aber die Strecke bis Kilmarnock ist kein Pappenstiel. Jedoch lassen sich viele der kurzen Steigungen gut im Sprint nehmen, so geht es relativ schnell und schmerzlos.

Hinterm Bahnhof in Kilmarnock duftet es verdächtig, und dann sehen wir auch schon die Ursache: Jonnie Walkert's Destillery. Aber davor steht eine fiese Steigung, gleich hinter der Unterführung kommt eine scharfe Linkskurve und dann sofort die, erst in der Kurve sichtbare, Steigung. Da hilft nur schnelles Schalten in den erste Gang und ab durch die Mitte.

Wir schaffen es diesen Abend noch bis kurz hinter Stewarton und sehen auf der linken Seite etwas, das ein Bauernhof sein könnte. Es stellt sich als Pferdefarm mit freier Dusche und Klo heraus! Die Frau ist aktive Turnierreiterin, ihr Mann Anwalt und nicht da. Dafür aber die Tochter.

Auch hier empfängt uns als erstes ein Hund. Mit diesen Vierbeinern hatte ich in England nie Probleme, wenn man die Anhänglichkeit nicht als ein solches ansieht. Denn dieses Exemplar will am nächsten Morgen sogar mit uns frühstücken.

Abends wird dann geduscht und die Übernachtung auf der Wiese im hohen Gras ist erholsam.

11 Stewarton – Crianlarich

10. Tag	: Mi. 25.7
Distanz	: 122,37 km
Gesamt	: 1145 km
Schnitt	: 20,57 km/h
MaxiSpeed	: 51,2 km/h
Fahrzeit	: 0945 – 1830
Wetter	: heiter, angenehm, abends merklich kühler
Strecke	: B769 – Glasgow – A82 – kurz vor Tyndrum (hinter Crianlarich)

Das erste am Morgen ist eine ausgiebige Dusche. Dann merke ich, daß im Stall schon gearbeitet wird. Beim Zugucken werde ich zum Frühstück eingeladen. Ein Müsli mit Milch und Tee wecken also den Magen auf. Der laufende Fernseher mit Nachrichten und Wetter ist nach einer Woche Abstinenz ein komisches Medium. Die IRA hat schon wieder einen Anschlag gelandet. Aber wir sind schneller, uns kriegen die nicht!

In England sind zur Zeit Schulferien, deswegen ist auch die Tochter da.

Heute steht ein Turnier an, also müssen die Pferde frisiert und verladen werden. Während Ulf noch schläft versuche ich meinen neuen Freund zu beschäftigen, mit dem Erfolg, daß ich ihn selbst beim Frühstück mit Ulf nicht mehr loswerde. Derartig anhängliche Hunde können doch ein Problem sein, vor allem wenn sie absolut nicht auf Kommandos reagieren.

Auf der teilweise schmalen Straße fahren wir nach Glasgow, der diesjährigen Kulturhauptstadt Europas.

Dort buchen wir auf der ausgebuchten „Churchill“ eine Rückfahrt von Newcastle nach Esbjerg für den 5.8. Das Ende des Urlaubs steht somit leider nicht mehr in den Speichen.

Wir kaufen uns die erste Zeitung in Great Britain und lesen, daß die Queen II zum ersten Mal seit ihrem Stapellauf wieder in ihrem Geburtshafen eingelaufen ist. Bei der Fahrt gen Westen können wir SIE im Clyde von der A82 aus aber nicht entdecken, trotzdem wir weit über dem Meeresspiegel fahren. Scheint doch ein bißchen kleines Schiff zu sein und sich hinter den Uferbebauungen verstecken zu können.

Durch Alexandria fahren wir, und ich dachte wir befinden uns in Schottland und nicht auf der „Le Tour de Monde“. Das später noch Dallas und diverse andere Großstädte aus aller Welt sich in unserer Liste einreihen sollten, können wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht ahnen.

In Balloch kaufen wir ein und sind, wie in den meisten Orten, ein Gespann, dem die meisten Passanten nachgucken. Schade, daß ich meinen Rückspiegel auf der Hamburg verloren habe, er könnte mir jetzt ergötzliche Ansichten liefern. Dabei habe ich einen extra fürt's Linksfahren umgerüstet.

Sodann geht es an Schottlands größtem Binnensee, dem Loch Lomond, auf teilweise herrlicher, teilweise fürchterlicher, Straße nach Norden.

In Luss wird eine Umgehung gebaut und als ein Knickgelenklader, mit 50 von hinten kommend, an mir vorbeiprescht habe ich zum ersten Mal auf dem Dino Minderwertigkeitsgefühle. Die Reifen von diesen Monstern der Straße sind einfach so groß.

Als wir den Ben Lomond auf der anderen Seite passiert haben ist kaum noch Verkehr.

Allerdings meldet sich die rechte Archillessehne. Im nachhinein sage ich mir, daß sie sich erkältet hat, auf jeden Fall werde ich mit ihr noch bis zum Urlaubsende (und darüber hinaus) Probleme haben. Das Loch Lomond und das anschließende Straßenstück am Glenn Falloch entlang erscheinen endlos.

Hinter Crianlarich übernachten wir dann bei einer Landwirtschaftsschule hinter dem Friedhof am Rand des Tales. Abends schaffe ich es noch auf einen Berg über 610m zu steigen. Da es einigermaßen warm ist kann ich sogar barfuß gehen. Viele Ziegen und Schafe weiden hier oben. Sie sind jedoch scheu und lassen mich nicht auf 50m herab. Sollen sie sich das Fell doch selber kraulen. Es dauert ewig, bis ich die Gipfelpyramide aus Stein erreiche. Allerdings geht es dann noch weiter auf den 1022m hohen Ben Challum, der ist mir dann doch zu hoch.

Mit einem fotogenen Sonnenuntergang ist leider wegen der Wolken nichts. So fällt das typisches Schottlandpostkartenmotiv „Roter Sonnenuntergang hinter sanften Hügeln“ aus. Ich mache mich wieder auf und gehe zu Tal. Das Zelt kann man von oben kaum erkennen, aber ich bin schneller unten als ich glauben wollte, und das trotzdem kein Weg vorhanden ist und ich beim Gehen teilweise an mooriges Gelände denken muß. Doch ein bißchen feucht ist das Gras hier oben. Aber irgendwoher muß das Loch Lomond ja auch das Wasser bekommen.

12 Crianlarich – Skye

11.Tag	: Do. 26.7.
Distanz	: 161,46 km
Gesamt	: 1307 km
Schnitt	: 21,3 km/h
MaxiSpeed	: 59,3 km/h
Fahrzeit	:
Wetter	: heiter, wenn Sonne durchkam heiß
Strecke	: A82 – Fort William – A830 – Mallaig – Skye – A851 – vor Kilmore

Morgens werden wir von Bauarbeiten aufgeweckt. Die Arbeiter reißen ein Grabmal ab, daß von einem Baumstamm auseinandergetrieben wurde und nun umzustürzen droht.

Wir frühstücken und packen bei dunstigem Wetter unter Schafgeblöke unsere Sachen zusammen.

Ab Clifton kommt die Sonne raus und es wird warm auf der A82. Auf dem West Highland Way nebenan, dem Wanderweg Glasgow – Fort William sind viele auf Schusters Rappen zu sehen. Da schleppe ich das Gepäck lieber auf dem Drahtesel durch die Landschaft. Auf dem Rücken wären 30 kg nicht auszuhalten.

Das Water of Tulla überqueren wir auf einer „malerischenSStahlbetonbogenbrücke. Als ob es nicht hübschere Brücken gäbe.

Am Loch Bà fahren wir an einen Camping-Bus mit Hamburger Kennzeichen vorbei. Auf mein Hummel – Hummel reagiert das ausgestiegene Ehepaar jedoch nicht. Beim Hanse – Marathon hat man immer sofort ein Echo. Schade.

Vor dem Beinn-a' Chrùlaiste begegnet uns eine Mountigruppe, alle mit Helm, wenig Gepäck und Affenspeed. Bei dem, was die Höhenmetermäßig noch vor sich haben, schätzen wir die als wahnsinnig ein.

Links ist am Berghang tatsächlich ein Skilift auszumachen. Ein bißchen Schnee liegt auch noch oben, die Berge hier sind auch immerhin 920m hoch.

Kurz danach fängt uns die Zivilisation in Form eines Düsenjägers ein, nach fast 2 Wochen Reise das erste merkbare Flugzeug. Der saust durchs Tal, als ob er keine Kinder zu versorgen hätte, Selbstmörder. Fast genauso wie die Londoner Radkuriere.

Ab Ballachulish sind fast sämtliche B&B's ausgebucht. Man merkt, daß man zur Hauptreisezeit im Hauptferiengebiet in Schottland ist. Fort William ist voll von Touristen.

Nach einem obligatorischen Einkauf, wie immer: Milch, Käse, Kekse und Vollkorntoastbrot, die vollwertigste Brotqualität, die man in Great Britain bekommen kann, flüchten wir vor der Hektik. Während Ulf im Laden ist, ist draußen ein Qutisch-Bumm-Klirr-Effekt zu bewundern. Zwei Autot's sind sich nähergekommen als den Fahrern lieb war. Der einzige Bummt's, den wir auf dieser Reise beobachten konnten. Und keinen Beinaheunfall!

Statt den direkten Weg nach Inverness über Loch Ness zu nehmen geht es am Loch Eil gen Westen.

Hinter Glenfinnan überholen wir ein Mountipaar mit kleiner Panne. Sie brauchen unsere Hilfe nicht. Später, an der Fähre nach Skye, soll sich herausstellen, daß die beiden aus Ulm kommen. Sie sind mit ihren Rädern nach Glasgow geflogen und wollen von dort aus in 2 Wochen „rund Schottland" fahren.

Da ab Fort William wieder die obligatorische Mittagshitze zuschlägt und in Glennfinnan eine fiese Steigung bei null Kühlung zu erklimmen ist muß ersteinmal im Loch Eilt gebadet werden. Erfrischend kühl!

Ab Lochaillort beginnt dann die Tortur schlechthin: Achterbahnfahren! In engen Kurven fahren wir auf der meist einspurigen Straße nach Mallaig. Die ständigen Höhenunterschiede tun neben der Aussicht auf die Eisenbahnlinie, die schön eben dahinführt, ihr übriges um den Geist zu foltern. Und wenn man dann mal ordentlich Schwung hat, so muß man entweder eine enge Kurve nehmen oder in einer Ausweichbucht einen Entgegenkommer passieren lassen. Da wir noch die letzten Fähre nach Skye bekommen wollen, wird diese Route selbstverständlich teilweise mit äußerster Anstrengung genommen.

In Mallaig kommen wir nur 1/2 Stunde vor Abfahrt an. Allerdings hat die Fähre dann noch soviel Verspätung, daß wir uns erst nach 2 Stunden auf dem Wasser befinden!

Auf der Fähre stehen 6 Fahrräder: Die beiden Ulmer, ein Päarchen aus Stuttgart und wir. Die Stuttgarter sind mit der Bahn bis Glasgow gefahren.

Die vielen Motorräder, meistens mit süddeutschem oder schweizer Kennzeichen sind auch erwähnenswert. Die haben die Berge doch gleich vor der Haustür. Aber sie sind wohl auch vor den Festlandautofahrern geflüchtet. Kann ich verstehen. Aber die Wahl zwischen den Festlandsautofahrern oder schottischen Mitches (die kleinen Mücken) fällt mir schwer.

Endlich auf Skye angekommen fragen wir in Kilbeg, wo man hier campen könnte. Man gibt uns den Rat ca. 5 km in Richtung Tarskavaig nach Westen ins Inselinnere zu fahren, dort seien relativ wenig Mücken. Wir befolgen diesen Rat und machen uns auf die Socken. Je weiter wir ins Inselinnere kommen, desto mehr Mücken. Wir bauen schließlich unser Zelt auf, schmeißen die Sachen rein und stürzen hinterher. Zu spät, die Quälgeister sind schon drin, und das zu Tausenden. Das ist uns zuviel, wir überbieten wegen der Mückenschwärme (die Luft ist davon grau) jeden Rekord in Zelt Auf- und Abbau und flüchten Richtung See.

Dort ist weniger, aber immer noch genug los. Wir bauen unser Zelt neben dem der Stuttgarter auf. Das indische Baumwolltuch leistet gute Dienste, indem es über den Kopf gestülpt und in den Halsausschnitt gesteckt wird. Wir flüchten auch hier schnell ins Zelt, bleiben aber gegenüber dem vorherigen Standort relativ unbehelligt.

Ab jetzt müssen wir das Ende der Tagestouren nach dem Auftauchen der Mücken richten und nicht mehr nach der Helligkeit. Diese Quälgeister tauchen erst zu einem bestimmten Zeitpunkt auf, dann aber heftig.

13 Skye

12. Tag	: Fr. 27.7.
Distanz	: 81,26 km
Gesamt	: 1388 km
Schnitt	: 17,33 km/h
MaxiSpeed	: 53,2 km/h
Fahrzeit	:
Wetter	: erst bedeckt & kühl, ab Mittag wärmer
Strecke	: Kilbeg – A851 – A850 – B885 – vor Loch Connan

Der morgendliche Gang durch die Brennesseln an den Sound of Sleat und ein Fußbad ist nach den vielen unvermeidlichen Mückenstichen richtig erfrischend. Ein Vollbad fällt wegen des Salzwassers aus.

Beim Zusammenpacken vergesse ich mein einziges, zum trocknen aufgehängtes Handtuch, daß die Stuttgarter später hinterherbringen.

Es geht auf der einspurigen Straße mit wenig Verkehr nach Norden. Im Fluß hinter Teangue wird dann im eiskalten Wasser gebadet, im salzigen Atlantik war das am Morgen ja nicht möglich.

Wenig Verkehr heißt in Schottland alle 10–20 Minuten ein Auto!

An der Ostküste folgen wir der Straße mit viel Verkehr bergauf und bergab und gelangen so durchs Glen Varragill nach Portree, der Hauptstadt von Skye.

Die Sehne macht mir soviel Probleme, daß ich nicht die Harken einsetze. Folglich komme ich auch nicht mehr so schnell voran, scheiß Archillessehnenerkältung.

Kurz vor Portree entdecken wir einen Radler mit Sachs 3-Gang, der hat aber auch nur wenig Gepäck dabei.

Wir hoffen in Portree in einer Jugendherberge übernachten zu können. Es stellt sich allerdings heraus, daß im Umkreis von einer halben Tagesreise keine ist. So duschen wir im Hallenbad, denn am Varragill war es affenheiß.

Wir kaufen ein und machen uns bei zunehmender Bewölkung gen Westen vondannen. Portree ist eine typische, auf Touris abgefahrene, Hafenstadt. Die Landschaft von Skye ist unverwechselbar schön und kann so Portree ausgleichen.

Auf der einspurigen B885 schaffen wir es bis zum ernsthaften Regenbeginn noch bis vor den River Snizort. Diese Strecke ist so richtig schottisch: sanfte Hügel, wenig Wald viel Gras und Schafe.

Wir schlagen in Windeseile unser Zelt über dem Snizort auf, aber diesmal nur wegen des eben einsetzenden Regens, denn der hat zum Glück die Mücken vertrieben!

Es ist der erste Tropfen in diesem Urlaub der seine Quelle höher als Kopf- oder Duschkopfhöhe hat

Es gibt ein ordentliches heißes Essen, zubereitet unter dem Zeltvordach.

14 Skye – River Shiel

13.Tag	: Sa. 28.7.
Distanz	: 111,78 km
Gesamt	: 1500 km
Schnitt	: 18,57 km/h
MaxiSpeed	: 53,2 km/h
Fahrzeit	:
Wetter	: erst bedeckt & kühl, ab Mittag warm, nachts regen
Strecke	: B885 – A863 – B8009 – A863 – A850 – Kyle of Lochalsh – A87 -

Die Nacht über hat's geregnet und es sieht weiterhin grau aus. Aber das Zelt hat dichtgehalten und beim Frühstück hört es auf zu plattern.

Da es nach baldig wiedereinsetzendem Ragen aussieht packen wir zum ersten Mal auf dieser Tour die Heimsaunen aus und schlüpfen hinein. Nach 3 km ziehen wir sie jedoch aus, da es sich aufklärt und keine Regenschauer mehr zu erwarten sind.

Auf der malerisch schönen einspurigen Straße geht es fast ohne Autos über Coillore nach Carbost, wo wir die erste Whiskeydestille (Talisker) besichtigen wollen. Aber auch in England hat Murphy Gültigkeit. Die Destille ist nur Mo – Fr. geöffnet! So machen wir enttäuscht nichteinmal ein Photo und schlagen uns vondannen. Wir sind jedoch nicht die einzigen, die sich diesen Weg leisten, es kommen uns ganze Horden von Wanderern und Motorradfahrern sowie Autos auf dieser Sackgasse entgegen.

Nun geht es im Tal des Drynoch an den Cullins und dem Glamaig Richtung Kyle of Loachalsh. Von Verkehr kann erst wieder Reden als wir auf der A850 sind, die 863 ist wohl nur eine richtige Nebenstrecke. Nichts los, wenn man von einem 30-Tonner absieht.

In Harrapool kaufen wir uns dann unseren original Talisker Whisky für 60 DM die Flasche, normaler Schottischer Preis für Single Malt Whisky. Dieses edle „Gesöff" muß nun den Rest der Tour über die Berge geschleppt werden. Eigentlich hätte es der direkt aus der Destille sein sollen, aber das hat ja leider nicht geklappt. Alkohol ist in England generell teuer. Selbst Fuselwhiskey kostet dort 30 DM/Flasche. Dabei könnte man meinen, die Schotten würden, da direkt an der Quelle sitzend, mit Whiskey statt mit Muttermilch großgezogen, aber die Zeiten sind wohl leider vorbei.

Nun kommt auch die Sonne raus. Auf der A850 rasen wir nach Osten auf der A850. Ich komme mir vor wie ein bunter Hund. Die Touri's gucken mir alle hinterher. Heike und Peter würden garantiert keine Probleme haben, mich über eine Fernsehsuchmeldung aufzubringen. Man könnte sicherlich die Route mit allen Haltepunkten im nachhinein überprüfen.

In Kyleakin kriegen wir gerade noch die Fähre und können hier umsonst, nur KFZ müssen zahlen, wieder über den Kyle Akin aufs Festland übersetzen. Aber die nächste Fähre hätte auch nicht länger gebraucht, hier fahren sie alle 15 Minuten, wie die Kanalfähren am Nord-Ostsee-Kanal.

Am Loch Alsh werden wieder wilde schottische Himbeeren verköstigt. Die von Aldi aus der Dose sind eine Null gegen dieses frische Aroma! Am *Highlander*-Titelmotiv, Dornie Castle, vorbei fahren wir Loch Duich und den Shiel hoch bis kurz vor die Wasserscheide. So einigen Szenen aus *Highlander* sind aus Schottland und allein deswegen verdient der Film schon das Prädikat „wertvoll“. Jedenfalls eher, als viele andere Filme.

Als Ulf bemerkt, daß mein Hinterrad verdammt eiern würde halte ich an. Meine Befürchtung auf Speichenbruch bewahrheitet sich leider wieder. Nach einer Meile kommen wir zu einer Farm, wo wir wieder übernachten können. Diesmal ist der Bruch auf der Zahnkranzgegenseite. In unter 20 min. inklusive Paketabziehen ist diese Reparatur erledigt, ich bessere mich. Aber es sollte mein letzter Speichenbruch auf dieser Tour sein. Dazu kein Platten und bis auf den Riß des Schaltungszuges keine Panne. Aber das Werkzeug muß man ja für alle Fälle mitnehmen.

Inzwischen sind auch die Farmer wieder da und genehmigen uns die Übernachtung auf der Wiese hinter dem Haus.

15 River Shiel – Lochend

14.Tag	: So. 29.7.
Distanz	: 106,3 km
Gesamt	: 1606 km
Schnitt	: 17,77 km/h
MaxiSpeed	: 51,6 km/h
Fahrzeit	: – 1730
Wetter	: kühl und bedeckt, später ein bißchen wärmer
Strecke	: A87 – A82 – Fort Augustus – A82 – vor Lochend

Morgens geht es bei kaltem Gegenwind und anfänglichen Regenversuchen weiter.

Die Flanken des Beinn Loinne auf der anderen Seite des Loch Cluanie sehen so richtig triest aus. Aber der graue Himmel trägt wohl dazu bei.

Hinter dem Loch Cluanie biegen wir nach Süden ab und steigen zwischen Loch Loyne und Loch Garry bis auf über 350 Meter hoch. Oben wird Mittag gehalten. Wie fast immer Kekse, Toastbrot mit Honig und Milch.

Bei der anschließenden Abfahrt ist wegen des starken Gegenwindes aber nicht außerordentlich viel Speed drin. Außerdem halten wir an einem Parkplatz, denn dort steht ein Dudelsackpfeifferpaar und verkauft Andenken, ein Photo vor dieser Kulisse ist ein Muß.

In Invergarry stoßen wir nun auf das Loch Oich, das von Loch Ness im Nordosten und Loch Lochy im Südwesten eingerahmt ist. Das Ungeheuer ist noch nicht zu wittern, wahrscheinlich ist es vor den vielen Touris in Schottlands einzigen Lake nördlich von Glasgow geflüchtet oder es hat Ferien.

Wirklich, in Schottland gibt es nur einen Lake, den Lake of Menteith, an dem ich bei der „Highland Tour“ vom JMC ’88 vorbeigekommen bin. Alles andere sind Lochs und künstliche Seen, Reservoirs. Wobei einige Lochs zur Stromerzeugung auch noch aufgestaut sind.

In Fort Augustus schauen wir uns die Schleusenstufen des Caledonian Canal an. Auf der Nordseite des Loch Ness schlagen wir uns durch Invermorrison und Drumnadrochit durch. Hinter dem Loch Ness Zentrum in Drumnadrochit sehen wir dann endlich Nessi. In einem Gartenteich steht SIE, ganz profan in Bronze gegossen. An Ihr vorbei geht es bis nach Lochend, wo wir wieder eine Übernachtungsgegelegenheit finden.

Die kleinen Mücken treten zum Glück nur noch vereinzelt auf. Ich für meinen Teil vermisse sie nicht, mögen andere geplagt werden.

So langsam freut man sich doch auf eine „ordentliche“ Mahlzeit und ausdauernde Duschen. Die Sehnen werden mir wohl noch mindestens eine Woche zu schaffen machen.

16 Lochend – Dulnain Bridge

15.Tag	: Mo. 30.7.
Distanz	: 142,19 km
Gesamt	: 1748 km
Schnitt	: 18,78 km/h
MaxiSpeed	: 56,7 km/h
Fahrzeit	:
Wetter	: kühl und bedeckt, später Sonne, heiß
Strecke	: A82 – Inverness – A96 – Forres – B9010 – (Umwege) – unclassed – B9102 – ab Advie A95 – Grantown – Dulnain Bridge

Frohen Mutes geht es am Caledonian Canal Richtung Inverness. Kurz vor Inverness heißt es alle Körperöffnungen zu schließen, wir geraten in Lee einer Kiesgrube in einen Sandsturm.

In Inverness werden ersteinmal wieder Lebensmittel gebunkert. Außer Essen und Trinken lassen wir kaum Geld in England und nehmen dann auch noch die ganzen wunderbaren Eindrücke von der grandiosen Landschaft mit. Auch nicht gerade sanfter Tourismus. Aber dafür hinterlassen wir keine Abgase.

Auf der A96 rasen wir dann dank eines kräftigen Westwindes mit über 30 km/h gen Osten. In Forres, dem nördlichsten Punkt unserer Reise, finden wir den Wegweiser zur B9010 nicht. So machen wir einen Umweg, nicht dem letzten an diesem Tage, und gelangen nach dem Mittagessen auf unsere Route! In Dallas sehen wir ein magischen Schild: Destillery! Also Kurswechsel!

Die Destille wird gefunden und besucht. Es ist eine stillgelegte, die jetzt nur noch das edle Getränk reiflagert. Im Lagerschuppen liegt vornean ein Faß 67'er. Mein Jahrgang. Schade, daß ich nicht den Anhänger dabei habe, ich wüßte, was den Rest der Tour drin liegen würde. Es duftet dort. Selbst der Abfüllraum hinter den Destillierpfannen duftet noch. Und das, obwohl der Betrieb seit 6 Jahren eingestellt ist!

Als wir wieder aufbrechen schlagen wir die falsche Richtung ein und gelangen wieder nach Rafford. Irgendwie kam uns die Landschaft bekannt vor, aber die Wegweiser waren nicht zu finden. Umweg mindestens 13 km. Aber die Landschaft entschädigt alle Strapazen.

Über Knockando (Cardhu-Whisky) radeln wir durch das Whisky-Land auf Achterbahnen.

Der Ausblick auf die fast eben verlaufende A95 bringt mich ab Advie dazu diese zu benutzen und der B9102 den Rücken zu kehren. Nun haben wir dafür nicht mehr Up and Down, aber den starken, ungeschützten Gegenwind! So treibt man den Teufel mit dem Belzebub aus.

Just in Grantown angekommen erwischt uns ein Regenschauer. Der ist zum Glück so schnell verschwunden, wie er gekommen ist.

Der Campingplatz ist zu unserem Leidwesen überfüllt und so muß die heiß ersehnte Dusche ausbleiben. Das grüne T-Shirt ist auch schon so versalzen, daß es hellgrün und steif ist. Eine Wäsche täte den Klamotten gut.

Also los, weiter der A95 folgend finden wir vor Dulnain Bridge endlich ein Anwesen, daß ein bißchen Platz für ein Zelt hat. 4 Gehöfte vor uns hatten nur B&B oder es waren nur Arbeiter dort. Der entscheidende Bauer wohnte (natürlich) 5 km zurück, also indiskutabel. Das erste Mal, daß wir nicht beim ersten Mal Glück haben.

Da meine Archillis-Sehnen heute nicht mehr auszuhalten sind werden wir morgen eine Mini-Etappe einlegen.

17 Dulnain Bridge – Aviemore

16.Tag	: Di. 31.7.
Distanz	: 33,64 km
Gesamt	: 1782 km
Schnitt	: 15,8 km/h
MaxiSpeed	: 42,1 km/h
Fahrzeit	:
Wetter	: kühl und bedeckt und Gegenwind, später Sonne, heiß
Strecke	: A95 – B9152 – Aviemore

Heute geht es mit Gegenwind auf der A95 bis Aviemore.

Landschaftlich ist diese Strecke nicht das Wahre, dazu kommt dann noch der starke Gegenwind und bedeckter Himmel.

Der rechte Fuß ist kurz vorm Totalausfall, die Harken kann ich vergessen.

Erst in Aviemore, dem schottischen Garmisch, klärt es auf. Wir fahren zum Campingplatz in Coylumbridge. Der ist weitaus schöner als der in Grantown und vor allem hat er noch Platz. Er liegt halb im Wald und wird von einem Flüßchen durchflossen.

Nach dem Zeltaufbau wird ausgiebigst geduscht und Hygiene betrieben. Auch Wäsche wird richtig gewaschen.

Die Fahrräder werden noch vor dem Mittagessen gewartet. Alle Schrauben werden überprüft, die Ketten geölt und die Vorderradbremse nachgestellt.

Sodann fahren wir nach Aviemore rein um uns wieder mit Nahrungsmitteln zu versehen. Die Räder fahren aufeinmal so leicht, richtig ungewohnt ohne das ganze Gepäck. In Aviemore merkt man, daß der Ort ein Ferienstädtchen ist. Fast denkt man an so manch deutsches Nordseebad, bloß hier ist das Wasser durch die Berge ersetzt. Aviemore ist das schottische Garmisch.

Wieder zurück wird richtig gekocht und der unendlich große Magen gefüllt. Es ist doch wunderlich, was man an der frischen Luft so alles essen kann, Zuhause wäre einem längst der Magen geplatzt.

Nach dem Abwasch wird gefaulenzt. Zum ersten Mal sagt der Heuschnupfen Bescheid. Nun kommen die Tabletten also doch noch zum ersten und letzten Mal im Urlaub zum Einsatz. Ist wohl die Ruhe. Wenn der Körper arbeitet, habe ich selten Heuschnupfen. Hängt wahrscheinlich mit den Hormonen zusammen.

18 Aviemore – Loch na Craige

17.Tag	: Mi. 1.8.
Distanz	: 116,17 km
Gesamt	: 1998 km
Schnitt	: 15,6 km/h
MaxiSpeed	: 58,9 km/h
Fahrzeit	:
Wetter	: Sonne, heiß
Strecke	: B970 – A86 – B9150 – A9 – Edendon Bridge unclassed – Trina four – Tummel Bridge – B846 – A826

Morgens geht es bei bedecktem Himmel mit Gegenwind los. auf der B970 haben wir kaum Verkehr, dafür aber mehr Hügel und schlechte Straßenverhältnisse. Die Straße hat nur noch zu 30 % Split, man fährt so fast wie in lockerem Sand. Die Gleichung Nebenstraße = wenig Autos = viele Höhenmeter trifft auch hier wieder zu.

Ruthven Barracks, eine alte Garnison wird noch inspiziert. Typisch grauer Stein, altes Gemäuer auf einem Hügel. In Newtonmore sind Sonntag Highland-Games, aber wir müssen weiter.

Auf der A9 geht es gegen den Sturm zum höchsten Paß in ganz England, dem „Pass of Drumochter". Da die Eisenbahn teilweise direkt neben der Straße verläuft haben wir kaum Steigung. Dafür aber den Gegenwind.

Hinter Etteridge wird bei diesem unfreundlichen Wetter zu Mittag gegessen. Wir schaffen, wie fast immer, ein ganzes Paket (800 g) Brot und ein Glas Honig sowie 1 ltr. Milch. Auf 472 m haben wir es geschafft, aber jetzt geht's doch nicht im Eiltempo bergab, der Wind hat das letzte Wort. Nicht umsonst haben wir beim Aufstieg meistens den ersten Gang eingelegt gehabt.

Ab Trina Four ist daß Wetter dann wie aus der Reinigung. Hitze und Windstille, besonders bei den Bergauffahrten wird man so zum Wasserhahn. Die Sehne schreit Mord und Totschlag, der gestrige Ruhetag ist schon wieder vergessen. Kein Wunder bei diesem Auf und Ab. Wasserverbrauch: 1,9 lt. Dieser Tag dürfte Höhenmetermäßig Spitze sein. Es geht nach dem Verlassen der A9 bei 180 m wieder auf über 430 m rauf, in Serpentinen auf 250 m runter und dann mit Dieselgeruch auf 350 m hoch. Ein Tankwagen kommt uns mit laufender Zapfpistole entgegen, meine Handzeichen bewirken nichts, er fährt ungerührt weiter.

Hinter Tummnel Bridge dann wieder von 150 m auf 427 m und runter auf 160 m. Vor Aberfeldy meint man im alten Land zu sein. Alle Beeren gibt es hier, jedoch sind sie teuer. Die wilden Himbeeren, die hier wie Unkraut wachsen, schmecken aber besser als alles andere. Klein aber fein.

Der Aufstieg hinter Aberfeldy auf fast 400 m ist ein Fiasko. Ulf fährt voraus. Mir geht auf 1/3 Höhe daß Wasser aus. Und daß bei Null Wind und stechender Sonne. Auf 2/3 Höhe kann ich dann bei einer Gärtnerei die Flaschen auffüllen. Vor Scotston finden wir einen Bauern, bei dem wir übernachten können. Allerdings wird die ganze Nacht der Dieselgenerator laufen, aber daß hatten wird ja schon nach Skye.

Summa sumarum waren das allein an Hauphöhenmetern über 1120, nicht mitgezählt der ganze Kleinkram und Gegensturm, der sich bekanntlich auch läppert.

19 Loch na Craige – Hillend

18.Tag	: Do. 2.8.
Distanz	: 89,41 km
Gesamt	: 1988 km
Schnitt	: 17,26 km/h
MaxiSpeed	: 49,1 km/h
Fahrzeit	:
Wetter	: Sonne, heiß
Strecke	: A826 – A822 – unclassed (Destille) – Crieff – A822 – A832 – A823 – Dunfermline – A823 – A921 – B916

Nach unruhiger Nacht dank Generator brechen wir auf. Das Wetter ist von Anfang an gut und wird immer besser. Abends, vor Edinburgh, erfahren wir, daß die Schotten fix und foxy sind. Die sind solche Hitzezeiten nicht gewohnt.

Es ist einigermaßen wenig Verkehr los, und die Straße ist, bezogen auf den Vortag, angenehm flach. Es bringt wieder Spaß in die Pedalen zu keulen. Die Haken kann ich wieder einsetzen und so schaffen wir an diesem Tag einiges.

Aber dann kommt vor Crieff das Hinweisschild auf eine Destille. Voll in die Eisen gehen und beratschlagen ist angesagt. Die Destille ist in Betrieb und es wird momentan sogar gearbeitet. Wir machen ein Führung mit und werden unsere 2£/Nase los. Dafür wandern aber auch die Probegläser mit in die Heimat, die wurden leider nicht zum Kauf angeboten.

Hinter Muthill nehmen wir dann die A832 nach Dunfermline. Unser Vorhaben über Kincardine und Cullross, das älter als London ist, den Firth of Forth runterzufahren lassen wir bleiben. Stattdessen haben wir nocheinmal Berge. Bei Mittwind = Nullwind und stechender Sonne ist das Glen Eagles kein Zuckerschlecken. Ich fahre, wenn der Verkehr es zuläßt rechts. Denn da ist Schatten.

Heute haben wir den gröbsten Split unter den Decken, den wir je gesehen haben. Fast Schotter. Wir befürchten, daß Straßenbauer und Reifenhändler hier im Wahrsten Sinne des Wortes unter einer Decke stecken.

Wir fahren durch einen Golfplatz durch, der ist so groß, daß er ein ganzes Dorf umschließt. Die Schotten haben nuneinmal Golf als Nationalsport und auch den Platz dafür, so trifft man wirklich andauernd, auch auf Skye, auf Golfplätze.

Bei der Einfahrt nach Dunfermline segeln wir mit voller Geschwindigkeit kurz am Felgenbruch vorbei, ein Schlagloch ungeahnter Ausmaße konnte gerade noch umschifft werden.

In Dunfermline finden wir das Hallenbad und duschen ersteinmal (nacheinander) . Nach diesen Schweißetappen ist es eine wahre Wohltat. Kurz bevor wir zum letzten Mal Geld holen kommt mein weißes Baumwolltuch in den Zahnkranz, seitdem ist es dreieckig.

Rosyth hat sich seit ’88 nicht verändert, immer noch so grau. Im Marinehafen liegt kaum was Nennenswertes. Kein JMC-Verband, weder die Arc Royal noch ein deutsches Schiff sind auszumachen.

Vor 2 Jahren war der Hafen gerappelt voll, darunter die Rheinland Pfalz und die Hamburg. Das war mein Anstoß, wieder einmal nach Schottland zu fahren. Die paar freien Tage damals haben mir dieses Land näher gebracht.

Bei der Zeltplatzsuche haben wir Glück3. Hinter Inverkeithing fahren wir auf ein Grundstück mit Wiese. Dort sprengen wir unfreiwillig die Kaffeetafel. Der Hausherr sagt, daß weiter zurück eine Wiese sei, die er zur Zeit nicht für sein Pferd bräuchte und fährt uns schnell dorthin, wir würden sie so nicht finden! Im neuen Audi 100 geht's dann schnell nur einen Kilometer zurück. Vor der Bahn ist dann die Wiese. Hohes Gras, wunderbar zum Campen. Wieder zurück zeigt er uns noch den Wasserhahn und wir bunkern zum letzten Mal vor Edinburgh. Wir erfahren, daß die Schotten total fertig seien. Die Hitze in der letzten Zeit sei einfach zuviel und einen so guten Sommer hätte sie seit langem nicht mehr gehabt.

Die Nacht wird zwar etwas unruhig, Züge und Flugzeuge sind nicht zu überhören. Aber im hohen Gras ist es schön. Zum ersten Mal nach London gibt es Bier: Tartan aus der Dose. Und als „feste“ Nahrung Spaghetti mit Tomatensoße. Danach sind wir pappsatt.

Auch heute gab es wieder Himbeeren. Die Brombeeren brauchen leider noch 3 Wochen, stehen aber gut.

20 Hillend – East Linton

19.Tag	: Fr. 3.8.
Distanz	: 71,22 km
Gesamt	: 2069 km
Schnitt	: 18,88 km/h
MaxiSpeed	: 48,1 km/h
Fahrzeit	:
Wetter	: Sonne, heiß
Strecke	: B916 – A921 – A90 – Edinburgh – Newhaven – Leith – Portobello – A1 bis kurz vor East Linton

Morgens erstaunen wir ersteinmal Bauarbeiter, die die Straße vor der Brücke reparieren.

Schnell brechen wir nach unserem Frühstück das Zelt ab und machen uns auf den Trip nach Edinburgh. Über die 50 m hohe Forth Road Bridge geht's bei grauem Himmel los. Man kann von hier oben in den Marinehafen von Rosyth gucken, aber viel ist dort nicht los!

Just in Edinburgh fängt es dann auch noch an zu nieseln. Das erste Ziel ist „The Kiltmakers", für Heike wird Tartan gekauft. Dann bummeln wir mit den Fahrrädern die Princess Street runter und besuchen diverse Geschäfte. Aus der Zeitung (nicht der einzigen auf dieser Tour) erfahren wir, daß Hussein im Kuwait einmarschiert ist, die Weltpolitik hat uns wieder.

Auf dem Castle werden unter der Tribüne für das Tatoo die letzten Karten geschrieben. Edinbourgh ist von hier oben betrachtet einfach am schönsten, der ganze Verkehrsinfarkt auf der Princess Street kann einem am Arsch vorbeigehen.

Nachmittags machen wir uns dann bei weiterhin „misty weather" auf gen Osten. Wir werden aber wegen mangelhafter Ausschilderung über Granton am Wasser entlang nach Musselburgh geführt. An Golfplätzen und Slums vorbei ist die Strecke abwechslungsreich.

In Musselburgh wird ein Großeinkauf gestartet. Die Fahrräder sind hinterher verdammt schwer. In dem großen Supermarkt gab es aber einfach alles. Englische Marmeladen in Hülle und Fülle. Für die Barbeque-Partys 40m Ketchupauswahl. 20m nur für weißes Toastbrot . . . . Superscharfer Curry mußte natürlich mit in meinen Einkaufskorb.

Das Wetter kann sich seit dem Verlassen der City nicht entscheiden. Mal nieselt es, mal regnet es, mal ist es trocken. Ulf fährt in Heimsauna. Folge: Er ist beim ASTA, dem Supermarkt, klatschnass. Ich bin dank der Festkleidung für Edinbourgh (Radlerhose und Fischerkittel) nur halbnass.

Die Strecke an der A1 ist passabel, bloß lassen sich kaum geeignete Gehöfte vom Rad aus ausmachen.

Der Regen hat kurz hinter Musselburgh aufgehört, aber bedeckt ist es immer noch und die Sachen bleiben klamm.

Kurz vor East Linton haben wir dann Glück. Links neben der Straße liegt eine Siedlung mit Bauernhof. Zuerst empfangen uns zwei junge Rottweiler, aber die sind, wie alle englischen Hunde auf dieser

Tour leicht zu besänftigen. Während die Frau ihren Mann kommen läßt, der weiß wo wir übernachten können, entsteht eine angeregte Konversation über Hunde und deren artgerechte Haltung. Folge: Die beiden „Köterßind kaum noch von uns wegzubekommen.

Am nächsten Morgen will der eine am liebsten mit uns Frühstücken, aber ganz so beharrlich wie der vor Glasgow ist dieses Exemplar nicht.

Wir bekommen die Wiese vorm Haus zugewiesen. Dazu müssen wir mit unseren Rädern durch den Garten. Aber das Größte ist: Wir können die Außentoilette benutzen, die normalerweise für die Geschäfte während der Feldarbeit ist. Vor Glasgow die Dusch, hier das Klo. Fehlt nur noch das Bett, aber das wäre auch wirklich zuviel verlangt.

21 East Linton – Ellington

20.Tag	: Sa. 4.8.
Distanz	: 139,24 km
Gesamt	: 2298 km
Schnitt	: 22,62 km/h
MaxiSpeed	: 56,7 km/h
Fahrzeit	: 0945-1830
Wetter	: Sonne, heiß
Strecke	: A1 – Berwick-upon-Tweed – A1 – A1068 -

Nach einem ausgiebigen Frühstück bricht die vorletzte Etappe an. Strait on geht's die A1 gen Südosten.

Es ist teilweise auch jetzt noch hügelig, aber so schlimm wie in den Highlands ist es bei weitem nicht mehr. Nur die Ausfahrt aus Berwick-Upon-Tweed ist noch eine Quälerei. Ein entgegenkommender LKW bläst mich mit seiner Druckwelle bei Cockburnspath fast von der Straße. So etwas habe ich noch nie gehabt.

Auf der gut ausgebauten Strecke kommt man gut voran, wenn nicht gerade, wie ich am Eye Water, einen Moment lang geträumt wird und ein Botanik-Studium einen dann wieder wachrüttelt. Aber für solche Fälle im doppelten Sinn des Wortes haben die Briten glücklicherweise 45ř-geschrägte Kantsteine. Alles heil und OK geht's so frohen Mutes weiter.

Kurz vor der schottischen Grenze hat Ulf dann noch einen Speichenbruch, natürlich auf der Zahnkranzgegenseite. Aber soetwas hält uns Routiniers nur 10 Minuten auf. Länger dauert es meine Leitrollenteile vom Umwerfer bei Broomhill wiederzufinden, was dann aber auch gelingt. Die hatten sich während der Fahrt gelöst und sind vondannengerollt.

Die Fahrräder haben seit dem letzten Einkauf in Alnwick deutlich an Gewicht zugenommen. Die Schlafgarantie besteht zu 100 %, zumal es hinter Alnwick Up and down geht. Aber mit dem Energieerhaltungssatz lassen sich die zumeist kleinen Täler gut nehmen, sonst wird es aber hart. Eine fiese Steigung erwartet uns dann noch in Amble-by-the-sea, aber die hat keine 10 %. Trotzdem ist sie mit den vollbeladenen Rädern fast einer sechszehnprozentigen auf der Tour durch das Highland gleichusetzen.

In Ellington finden wir dann mit Schwierigkeiten etwas campinggeeignetes Grasland. Allerdings ist der Boden so fest, daß wir kaum die Heringe hineinbekommen. In dieser Gegend ist wieder mehr Großlandwirtschaft zu finden. So bäuerlich wie Schottland ist es nicht mehr.

22 Ellington – See

21.Tag	: So. 5.8.
Distanz	: 37,24 km
Gesamt	: 2235 km
Schnitt	: 22,19 km/h
MaxiSpeed	: 41,4 km/h
Fahrzeit	: 0915 – 1100
Wetter	: Sonne später bedeckter und abends Regen
Strecke	: A1068 – A189 – A193 – Fähre

Mit Windunterstützung rasen wir bis Newcastle.

Wir bekommen die Chance noch 2 aufmüpfige Jugendliche total zu verheizen. Deren Räder sind aufgemotzt wie Kid aus Knight-Rider. Aber unseren durchtrainierten Beinen und Lungen haben die nichts entgegenzusetzen.

Wir fahren noch an einem (Armateur-)Straßenrennen vorbei. Beachtet man unser Gepäck, so haben wir denen gegenüber eine akzeptable Geschwindigkeit drauf.

Die Strecke bis Newcastle ist gut zu fahren, jedoch ab Whitley-Bay schlecht ausgeschildert. Erst in Tynemouth sind Fährhinweiser.

Die Zeit von 1100-1700 war fürs Faulenzen bestimmt, denn die Fähre war noch nicht da. Laufräderzentrieren und Fahrradwartung sowie Essen und Zeitungslesen konnten also in Ruhe durchgeführt werden.

In der Warteschlange vor der Fähre steht eine englische Familie mit Geo-Longstaff-Rädern: Ein Dreirad mit Anhängerad (eigenständiges Fahrrad ohne Gabel) und ein Tandem mit höhergelegtem Hintermann. So kann er am Steuermann vorbeigucken. Sie wollen sich eine Woche in Dänemark durch die Jugendherbergen schlagen. Die ganze Familie fährt mit Helm, in Deutschland ist das eine Seltenheit. Bei uns fahren maximal die beifahrenden Kinder mit Helm, die Eltern in der Regel nicht.

Außerdem ist ein Bremer mit einem Mounti an Bord. Er war 6 Wochen in Schottland. Da er 12 Speichenbrüche hatte ließ er sich dann das Hinterrad neu einspeichen, aber auch damit gab es noch Speichenbrüche. Wir mit unseren insgesamt 5 Brüchen sind da ja glimpflich weggekommen. Die ersten Drei Wochen hatte er nur Regen, dann nur Sonne. Das war, als wir auf die Insel kamen. Mit ihm fahren wir am nächsten Tag bis hinter Tøndern.

Das Duschen auf der „Churchill“ ist wunderbar. Da wir zu spät gebucht hatten, müssen wir uns mit dem überdachten Sonnendeck zufriedengeben.

Allerdings schlafen wir dort sicherlich angenehmer, trotzdem morgens es auch dort kalt wird, als in den engen Couchettes im hinteren Schiffsteil.

Abends und Nachts gießt es dann junge Pudel. Aber ab Mittags ist die Sonne kaum noch zu schlagen. Auf dem Sonnendeck ist es kaum noch auszuhalten, aber wir müssen ja auf unsere Sachen aufpassen.

Es ist schön windig und die frische Luft draußen tut gut. In der Nacht (und auch Tagsüber) kann man die dänischen Ölbohrinseln sehen, die das Nordseeöl fördern.

23 See – Brunsbüttel

22.Tag	: Mo. 6.8.
Distanz	: 227,29 km
Gesamt	: 2463 km
Schnitt	: 22,27 km/h
MaxiSpeed	: 34,4 km/h
Fahrzeit	: 1630-0230
Wetter	: Sonne, später bedeckt, dann regen
Strecke	: ausgeschildertern Radweg Esbjerg-Ribe – B11 – B5 – B5a – Westküstenautobahn – B5 – Brunsbüttel

Wir kommen mit Verspätung um 1600 in Esbjerg an. Frohen Mutes geht es durch den Hafen auf die letzte Etappe vor bekanntem Gebiet.

Mit dem Bremer brechen wir um 1630 in Esbjerg auf. Über pomfortionöse Radwege und Radrouten geht es gen Germany.

In Ribe wird ein „tierischer“ Umweg durch die schöne Stadt gemacht. Die schlechte Ausschilderung ist auch hier Schuld.

Nach dem Grenzübertritt trennen wir uns, der Bremer will noch den letzten Zug nach Hamburg erreichen. Ulf und ich ziehen uns wärmer an, denn es wird schon merklich kühler und die ersten Regenschauer werden uns denn auch bald erreichen. An der Grenze melden wir uns ersteinmal telefonisch in Brunsbüttel an und fragen nach der Streckenlänge (es wird aber länger als die Antwort). Denn von dem Rest der Strecke haben wir keine Karte, aber ich weiß ja, daß wir eigentlich nur die B5 runterheizen müssen.

Die ganze Zeit haben wir einen Raumschotskurs, und können dementsprechend schnell fahren. Ab Husum ist Licht ein Muß, es wird einfach zu duster. Teilweise muß die Taschenlampe eingesetzt werden um blinde Autofahrer auf ihr eingeschaltetes und blendendes Fernlicht aufmerksam zu machen, aber einige kapieren das nicht oder blenden kurz vorher sogar nocheinmal richtig auf. Unseren Kommentar dazu schreibe ich lieber nicht. Man kann ihn jederzeit in diversen Asterixheften in Bilderschrift lesen, auch in gotisch!

In Tönnig geht es dann auf die Kraftfahrstraße, da die andere, für Radfahrer gedachte, Route nicht ausgeschildert ist und der aufgefundene Stadtplan uns auch nicht weiterhelfen kann.

Folglich werden kurz vor Heide noch 200m Autobahn (ohne Verkehr) mitgenommen. Die letzte Abfahrt von der Kraftfahrstraße zurück war kurz hinter Tönning.

Hinter der Hemmingstedter Rafinerie treffen wir wieder auf die B5. Ab Tönning fahren wir nur noch Straße. Man kann meinen, daß die Autos ausgestorben seien. Zwischen Meldorf und Brunsbüttel überholt uns dann in Marne doch noch ein Auto (1 Uhr morgens), sonst ist absolut tote Hose. Ab Meldorf merkt man dann, das Hamburg näher rückt, 70 % Nieselregen mit eingestreuten Schauern, die wir in Telefonzellen abreiten.

Glücklich und ausgepumpt kommen wir dann um 0200 in Brunsbüttel an und klingeln meine Eltern wach, sie wollten es ja nicht anders.

Wir schaffen es noch eine warme Suppe und Joghurt zu verputzen fallen dann die Koje.

Ulf bricht morgens um 8 Uhr auf und radelt über Glückstadt – Elmshorn – Pinneberg – Hamburg – Harburg nach Lüneburg. Ich öffne die Augen jedoch in aller Ruhe erst um 1000 und verbringe den Tag mit Ausruhen und kaum Radfahren.

24 Ruhetag in Brunsbüttel

23. Tag	: Di. 7.8.
Distanz	: 5 km
Gesamt	: 2463 km
Schnitt	: fahr ich Tour de France?
MaxiSpeed	: egal
Fahrzeit	: egal
Wetter	: Sonne
Strecke	: Stadtschleichen

Ich kümmere mich nach reichlich Ausschlafen um das sträflich vernachlässigte Brunsbüttel.

Die Vortagstour steckt doch noch merklich in den Knochen, besser Muskeln, aber es hat ja Spaß gemacht, mal so eine Strecke runterzureißen. So etwas macht man ja sonst nicht. Wie muß es wohl bei der Tour Oslo-Trondtheim sein. 650 km an einem Stück. Kurzer Schlaf am Straßenrand, kein Gepäck, dafür aber in einer großen Gruppe mit einem Schnitt über 30 (bis 50) !

25 Brunsbüttel – Harburg

24. Tag	: Mi. 8.8.
Distanz	: 124 km
Gesamt	: 2592 km
Schnitt	: km/h
MaxiSpeed	: km/h
Fahrzeit	: 1100-
Wetter	:heiter
Strecke	: B5 – B431 – Glückstadt – Wischhafen – Stade – Speersort – Obstmaschenweg – Finkenwerder – Harburg

Um 0800 geht es in Brunsbüttel los. Ich mache jedoch bis 0930 bei Bauer Zwischenstopp und halte Klönschnak. Dann geht es endgültig gen Harburg weiter.

Die Fähre in Glückstadt steht gerade zur Abfahrt bereit.

In Stade wird obligatorisch URalter Gouda geholt und im Alten Land dann Obst gehamstert und teilweise dort schon verspeist. Die Fahrstrecke wird mit Kirsch und Pflaumenkernen gepflastert.

Total ausgelaugt, aber zufrieden komme ich dann in Harburg an. Die letzten Kilometer wollen nicht vorübergehen (ab Finkenwerder ist es immer ein Grauß).

Nach 2 Tagen Ordnungschaffen und zivilisieren geht es dann mit Gebrüll ins Klausurenpauken.

26 Resümee

Das Wetter bescherte uns einen Jahrhundertsommer, zumindest für schottische Verhältnisse. Die drei Wochen vor uns gab es nur Reeeeegen, was sonst das normale schottische Wetter ist!

Die Tour ist nichts für Flachlandradler ohne Bergerfahrung oder einen eisernen Willen. 20 km ebenenes Gelände gab es fast nie, dafür eine „kurze, steile See“. Nur Achterbahnfahren ist schöner.

Bei mehr als 20 kg Gepäck sollte eine Untersetzung schon vorhanden sein, sonst verzweifelt man ungemein an den Steigungen.

Eine Sonnenbrille und Sturzhelm sind empfehlenswert. Gesplittete Straßen lassen einen Sturz schnell abrassiv mit der Haut und Kopf umgehen. Und eine DICKE Decke ist sinnvoll, der Schwalbe Marathon hatte nach 2600 km nur noch die Hälfte des ursprünglichen Profils, sicherlich wegen des Splitts und der vielen Steigungen. Ich habe weitere 7000 km gebraucht, um ihn der zweiten Hälfte zu berauben, und daß bei Stadtverkehr!

Heute (12.7.92), nach 2 Jahren, sehe ich noch die meisten Passagen der Schottlandtour mit einem geistigen Auge und weiß, das ich dort in (naher) Zukunft wieder einen Urlaub verbringen werde.

Und jetzt, nach dem TeXen (25.06.2000): Dieses Jahre werde ich da wieder hinfaren, nur diesmal mit dem Optima Baron, einem Tieflieger.

Olaf Schultz