



**Bildreportage einer Tour
von Hesselhurst nach Glasgow
und zurück
in fünf Tagen**

**Fotos und Text:
Martin Schulz
© 2002**



Übersichtskarte: Die Fahrtroute auf der Insel. Gelb die Hin-, grün die Rückfahrt.

Vorgeschichte:

Ich fotografiere gerne und es gibt ein paar Menschen, denen meine Bilder gefallen. Ich habe eine eigene Internet-Seite, www.ms-schulz.de, und auch hier gibt es ein paar Menschen, denen die Seite so gut gefallen hat, dass sie mich weiterempfohlen haben. Fotografieren und Internet, diese Kombination führte mich mit einer Person zusammen, die mich einem Spediteur empfohlen hatte. Die beiden boten mir schließlich an, auf einer Fahrt mit einem 40-Tonner nach Schottland mitzufahren und Fotos zu machen.

Ein solches Angebot lehnt man nicht ab. Auch ich lehnte nicht ab und so wurde schließlich für Ende September 2002 der Termin festgelegt.

Meine schon etwas betagt CANON EOS 600 mit Wechselobjektiven, Filtern sowie ausreichend Filmen, Ersatzbatterien und Zubehör wurden verstaut. Zudem habe ich mich, nach Vorwarnungen von Kollegen, mit Proviant in Form von Dosenwurst, Knäckebrötchen und Mineralwasser in Dosen eingedeckt. Den Schlafsack mit einem Kissen ausgepolstert, Kleidung zum Wechseln in eine Tasche gesteckt und schließlich ein paar CDs zur Unterhaltung zwischendurch verstaut – das war dann mein Gepäck für die Tour.

Und dann kam der Tag der Abreise:



Samstag, 28. September 2002

15.30 Uhr

Auf dem Firmenhof der Spedition Bross&Pliwischkies in Hesselhurst steht die Armada von Trucks. Mein Fahrer, Dirk, kommt mit seinem Golf vorgefahren und rangiert anschließend unseren Truck vor die Halle, um ihn abfahrbereit zu machen. Wir fahren mit dem „Black Panther“, einem schwarzen SCANIA 164L-V8-580. Der Koloss hat eine 12-Liter-V-8 Maschine mit 580 PS.



Ich lade mein Gepäck und die Kameraausrüstung ein, stelle meinen Pkw an den Rand des Firmengeländes und spüre langsam das Kribbeln im Bauch – die Abfahrt kommt näher.

16.00 Uhr

Die Fahrt geht los. Wir sind zu dritt. Michael im DAF und Klaus im DB ACTROS fahren mit uns zusammen ebenfalls in Richtung England.

Wir fahren in Kehl auf der B28 über die Europabrücke nach Straßburg und auf der A4 Richtung Metz, später auf der A31 (E25) nach Luxemburg.



19.15 Uhr

Erster Halt, Tankstop in Luxemburg. Wir stehen zu dritt nebeneinander und tanken gleichzeitig, weil hier das Diesel wesentlich billiger ist als zuhause.



Wir fahren sofort weiter, unserem heutigen Tagesziel entgegen „Neufchateau“ in Belgien, der Truckstop an der Ausfahrt 27. Wir

gehen Essen. Ich esse Pommesfrites, hier kurz 'frites' genannt und trinke ein gespritztes Bier 'Panaché'.

Während wir beim Essen sitzen, kommen Murat und Ralf dazu. Beide fahren auch für Bross&Pliwischkies, sind nur später losgefahren.

Gemeinsam sitzen wir ein paar Minuten im Truckstop und reden über alles mögliche, ich gehöre scheinbar schon dazu – als Fotograf eben.



Es wird etwas später, aber dann sind wir die ersten und legen uns in unserem Truck in die Kojen. Gute Nacht dann.

Sonntag, 29. September 2002

09.20 Uhr

Nach dem Frühstück, Rühreier mit gebratenem Speck und zwei Tassen Kaffee, geht es wieder los. Jetzt im Convoy aus fünf Trucks auf der A4 (E411) über die Ardennen nach Westen, vorbei an Sedan und Namur.

11.00 Uhr

Brüssel. Wir biegen ab zur A19 (E40), der Stadumfahrung, und später auf die A10 (E40).



Zwei Belgier mit ihren Trucks machen Ärger. Einer will uns partout abdrängen und nimmt Murat aufs Korn. Er hat nicht mit uns, dem „Black Panther“ und unseren 580 PS gerechnet. Feierabend. Ende

des Spiels. Der Belgier zieht zurück und bleibt brav hinter unserem Fünferzug.

11.15 Uhr

Wir genehmigen uns eine Pause und fahren kurz vor Ternat auf einen Rastplatz. Wir fragen uns noch, ob der Belgier so blöd ist, und sich



auf dem Parkplatz mit Murat, somit mit uns, anlegen will. Er tut es nicht. Er und sein Begleiter fahren an uns vorbei. Fünf gegen zwei, das wäre sicherlich für die beiden nicht so gesundheitsförderlich gewesen. Aber es hätte interessante Fotos gegeben.

Wir trinken gemeinsam eine Tasse löslichen Kaffee. Dirk leiht mir seine Tasse, weil ich keine mitgenommen hatte. Daran dachte ich auch wirklich nicht vorher.

11.50 Uhr

Weiterfahrt auf der A10 (E40) Richtung Gent und Brugge. Da Sonntag ist, müssen wir in Belgien bis zum Kanal fahren, in Frankreich ist Lkw-Fahrverbot.



Vor Oostende biegen wir auf die A18 (E40) Richtung Veurne und

Dunkerque nach Frankreich ab. Diese Autobahn von Oostende nach Calais ist vom Fahrverbot ausgenommen. Sie ist die Zufahrtsstraße zu den Fähren und zum Eurotunnel.

13.45 Uhr

Wir fahren in Frankreich Richtung Calais. Rechts von uns sind zeitweise riesige Verladeeinrichtungen an der Kanalküste in weiter Ferne erkennbar. Schließlich haben wir unser 'kontinentales' Etappenziel für heute erreicht, die Verladeeinrichtungen vor den Eurotunnel.



Unsere Papiere sind bereitgelegt und wir reihen uns mit allen fünf Sattelzügen ein. Eine Kontrollstation nach der anderen, nur – meinen Ausweis will niemand sehen. Sie suchen nach illegalen Flüchtlingen und Pulverspuren und fragen uns nach Gefahrgut.



14.45 Uhr

Dann dürfen wir unsere Trucks in einen der Euroshuttles hineinfahren und aussteigen.



Ein Kleinbus wartet auf uns und bringt uns zur 'Eurotunnel Shuttle Club Bar', dem klimatisierten Personenwaggon am Zugang, direkt hinter der Lok.

15.00 Uhr

Der Euroshuttle fährt los – Richtung Tunnel – Richtung England.

15.30 Uhr

Ankunft in Folkestone. Zum ersten Mal betrete ich englischen Boden. Mensch ging das schnell durch den Tunnel.

Wir werden zu unseren Trucks gefahren, steigen ein und die Fahrt geht los. Aber aufgepasst, jetzt herrscht Linksverkehr.



Wir sind der erste Wagen in der Kolonne, die anderen vier folgen.



Für mich völlig ungewohnt, aber ich bin ja Beifahrer. Wir fahren auf die M20 (E15) in Richtung London.



16.15 Uhr

Ralf verabschiedet sich aus der Kolonne und fährt solo zu seinem Fahrziel. Wir biegen ab zur M25 (E15) und fahren weiter Richtung London. Links der Straße steht eine Windmühle – und ich dachte, so etwas gibt es nur in Holland oder Spanien.



16.35 Uhr

Vor uns erscheint riesig die 'Queen Elisabeth Bridge' über die Themse. Wir nehmen den Tunnel unter der Themse hindurch. Im Tunnel geht es nur in Richtung Norden, über die Brücke nur Richtung Süden. Die Brücke ist neu, der Tunnel nicht.



Vor der Maut-Stelle für den Themse-Tunnel



Ab geht's in den Themse-Tunnel...



...rein in die Röhre am Südufer...



...und schon sind wir auf der Nordseite der Themse. Rechts über uns die Queen-Elisabeth-Bridge.

16.42 Uhr

Wir haben unsere erste Abladestelle westlich London im Stadtteil 'West Thurrock' erreicht. Eine Spedition, bei der auch heute, am Sonntag jemand arbeitet und den entsprechenden Teil unserer Ladung entlädt.



Das ganze zieht sich und mir gehen Gedanken durch den Kopf. Ich höre einen Düsenclipper irgendwo starten. In der Umgebung höre ich Gokarts, heulende Rasenmäher. In die Lagerhalle kommen wir nicht hinein. Der Staplerfahrer ist sehr stur, heißt es. Ich will es nicht ausprobieren. Bei 20°C strahlt die Sonne vom Himmel, nur ein leichter Wolkenhauch ist erkennbar.

Ein zweiter Staplerfahrer rollt seelenruhig seinen gelben Stapler umher: Rampe hoch, Rampe runter.

17.15 Uhr

Eine BAe146 düst fast unhörbar über mir hinweg in Richtung Osten. Der Airport 'London City' ist fast genau westlich von mir. Gerade kreuzt unser Portier, Empfangschef der Spedition, ein Farbiger mit neongelber Warnweste, eine Zigarette rauchend, vor unserem Truck („Lorry“) vorbei; er scheint nicht besonders motiviert zu sein.



Auf der Toilette (‘drivers toilet’) war ich. Es gibt auch eine Dusche – angeblich die letzte bis Mittwoch – Danke! – Kein Bedarf! Es ist

Was dran an dem Gerücht „die Engländer sind bei der Sauberkeit und Hygiene nicht die Größten“. Übrigens: Kurz vor unserem Fahrziel haben wir die Rennstrecke „Brands Hasch“ passiert, jedenfalls die Ausfahrt dorthin.

Die Landschaft seit dem Abladen vom Euroshuttle ist traumhaft: wellig, fast flach. Viel, viel grünes Land. Schafe und Rinder. Einmal eine Windmühle links der M25, habe sie fotografiert.

Sonst sieht man nur Landschaft, ab und zu etwas Wald. Dirk meint, bis in drei Stunden, gegen 20.00 Uhr, haben wir unsere heutige Tagesetappe erreicht – unseren Schlafplatz.

Morgen gäbe es noch mal zwei Stunden Fahrt bis zum zweiten Abladeort in der Brenda Road in Hartlepool. Hartlepool liegt nördlich von Middlesbrough unterhalb Newcastle Upon Tyne an der Nordseeküste. Laut Straßenkarte gibt es in Hartlepool ein „Maritime Museum“.

Da wir immer noch nicht unsere Ladung losgeworden sind, suche ich auf der Karte die mögliche Fahrtstrecke nach Hartlepool. Ich schätze, wir fahren auf der M25 von West Thurrock nördlich um London herum auf die M1(A1) und ab dem Dreieck bei Potters Bar in Richtung Norden. Oder nicht. Wir werden weiter auf der M25 bis Hemel Hempstead bleiben und dann nach Norden auf die M1 abbiegen; vorbei an Luton, Milton Keynes, Northampton, Leicester, Loughborough, Nottingham (ich denke an Robin Hood). Nach Chesterfield (Grafschaft Derbyshire) kommt bei Sheffield das Kreuz mit der M18. Aber falsch gedacht, eben doch nur Theoretiker!! Diese Streckenführung würde 1 ½ Stunden längere Fahrzeit bedeuten. Wir fahren also auf der M25 bis zur M11 bei Fiddlers Hamlet. Auf der M11 bis zum Ende bei Cambridge. Die Verlängerung der M11 ist die zweispurige A14 bis hinter Huntingdon, ab da heißt sie wieder A1(M) bis Peterborough.

18.20 Uhr

Es geht weiter. Der erste Teil unserer Ladung ist abgeladen. Auf dem eben aufgeschriebenen Kurs geht es Richtung Norden bis Ferrybridge, unserem Etappenziel bis heute.

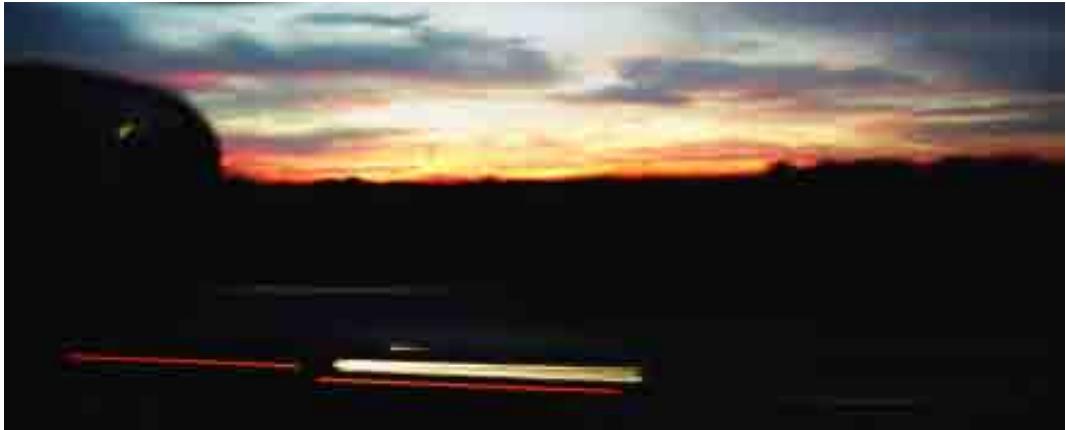
21.45 Uhr

Motor aus, Gardinen zu. Feierabend. Gute Nacht.



Montag, 30. September 2002

06.45 Uhr



Wecken ! Zeit zum Aufstehen. Wir fahren weiter auf der A1 zur A168 bei Sonnenaufgang. Vorbei an einem Feldflugplatz, Betonpiste, aber kein Betrieb. Leeds liegt hinter uns links. Rechts versucht die Sonne mit einer überwältigenden Röte aufzugehen. Es ist

08.00 Uhr

(07.00 Uhr
englischer Zeit,
GMT). Wir
passieren

Thirsk und bie-
gen ab zur A19.
Vor uns taucht
eine Bergkette
auf. Auf den
abgeernteten
Feldern rechts
und links sieht
man ab und zu



ein oder zwei Rehe. Dafür aber auf der Straße nicht ein Auto mit deutscher Zulassung.

Scarborough „James Herriot-Welt“ steht an einem riesengroßen Hinweisschild. Wer ist oder war James Herriot?

08.25 Uhr

Wir fahren am Teesside Airport kurz vor Middlesbrough vorbei. Middlesbrough, eine typische Industriestadt. Brücken über den Tees. Wir biegen von der A19 zur A689 nach Nordosten in Richtung Hartlepool ab.

08.50 Uhr

Wir haben unser erstes Tagesziel, die zweite Abladestelle, im Hafen von Hartlepool erreicht. Pause und Warten auf das Abladen!



Der Staplerfahrer fängt erst um 08.00 Uhr englischer Zeit (09.00 Uhr MESZ) an. Aber da steht schon ein Sattelzug mit Kunststoffgranulat in Säcken – palettenweise – vor uns. Wir müssen warten. Unsere Netze für die Mini-Cooper-Sitze bleiben noch ein Weilchen auf unserem Auflieger.

Warten. Warten

09.30 Uhr

Rechts neben mir, hinter einer Fabrikhalle, es dürfte etwa Nordosten sein, ist ein Damm. Ich frage mich, ob ich ´mal hingehen soll. Nein, ich lasse es.

09.50 Uhr

Fertig abgeladen, 12 Paletten. Der Staplerfahrer arbeitet sauber und schnell. Ich habe in der Zeit etwas gegessen: Lyoner aus der Dose und Knäckebrot. Wasser aus der Dose. Köstlich. Wir setzen die Fahrt fort. Zurück auf die A19. Weiter dann nach Norden.



Das Ziel: Peterlee, unser dritter Abladeort. Nur wenige Meilen nördlich.

10.15 Uhr

Ankunft in Peterlee. Hintere Ladezufahrt, weil vorne beide Rampen besetzt sind und zwei Sattelzüge in Warteposition stehen. Dirk kennt das und fuhr deshalb gleich nach hinten.

Alle haben zu tun. Keiner macht zunächst aber wirklich etwas; und wir warten. Unsere Ladung, Rover-Airbagzubehör, wartet eben auch.

11.05 Uhr

Plötzlich, ohne Vorwarnung: Der Staplerfahrer kommt und es geht los.

11.10 Uhr

Fertig abgeladen. Papiere holen, Türen zu, Motor anlassen, los geht's. A19 Richtung Norden. Bewölkter Himmel, aber jetzt schaut die Sonne durch. Im Radio läuft die CD „Readers Digest Pop-History 1987-1990“. Irgendwie passend.

Am Hinweisschild lese ich „Washington“ – was denn, sind wir schon



so weit?
Ich dachte
der Tunnel
führt nur
bis Dover.
Na ja?!

Links der Straße auf einem Hügel in freier Ebene: ein Tempel. Hier in England? Auch gut. Jetzt sind wir im Bereich der Stadt Sunderland.



11.35 Uhr

Tyne-Tunnel. Einspurig. Keine Fluchttunnel, nur ein schmaler Fluchtbalkon. Dreckig und schlechte Luft, dazu zähflüssiger Verkehr. Einen anderen Weg in unsere Fahrtrichtung gibt es nicht! Höchstens einen sehr großen Umweg, der viel Zeitverlust bedeuten würde. Unser Ziel Nr.4 lautet „Seaton Delaval“. Wir verlassen die A19 zur A1056, A190.

11.55 Uhr

Das Werkstor haben wir sofort gefunden. Ziel erreicht. P&G – ein Megakonzern (Proctor & Gamble). Fotografieren unerwünscht. Zugang nur mit Besucherausweis (Chipkarte). Ich bekomme keinen! Wir werden von einem Tor zum anderen geschickt. Das Werk ist so groß, dass wohl die eine Abteilung nicht weiß, wo die anderen Abteilungen sind. Alle rennen in weißen Overalls mit Kopfschutz, teilweise mit gelben Warnwesten, umher. Muss schon ein sensibler, sauberer Bereich sein. Ich werde mich später erkundigen, was P&G herstellt oder verarbeitet. Von uns bekommen sie Edelstahl tanks, schöne, glänzende, mit deutscher Beschriftung. Ob die das hier verstehen, was da in deutscher Sprache an Warnhinweisen steht?

12.15 Uhr

Die Tanks sind abgeladen. Die Sonne scheint, es wird warm, schon 21°C.



Uns kommen drei neonfarbig gekleidete Motorradfahrer entgegen – Police.

12.20 Uhr

Wieder auf der A19 in Richtung Norden – auf den Hinweisschildern zur Autobahn steht immer groß „NORTH“, unübersehbar und praktisch, wenn man Richtung Norden möchte. Wir biegen auf die A1 ab.



Landschaft, viel schöne Landschaft, die ich während der Fahrt fotografiere, und auch wieder einen neuen Film einlegen muss.

13.20 Uhr

Rechts neben uns das Meer, Northsea – Nordsee. Wir passieren „Holy Island“. Offenbar ist Ebbe, man erkennt das Watt und eine

hellgelbe/beige, flache Insel. Am Südende steht ein Schloss oder ist es eine Festung oder Kirche? Weit weg eben.



Ein typisches kommunales Nahverkehrsmittel gewährt uns die Vorfahrt: Ein Doppelstock-Bus.



14.40 Uhr

Vor Edinburgh verlassen wir die A1 zur A720 und umfahren Edinburgh im Süden. Der Verkehr nimmt etwas zu. Noch scheint die Sonne, aber es wird diesiger. Hinter Edinburgh geht es auf die M8 nach Westen in Richtung Glasgow, dem fünften Zielpunkt. Auf der

Straße sind heute, Montag, weniger Pkw und vor allem Lkw unterwegs, als in Deutschland am Sonntag.



15.20 Uhr

Unser Entladeziel Nr. 5 fast im Blick – Glasgow. Links neben der Straße steht eine verrußte, alte Kirche mit Friedhof.



An der Kirche das Riesenplakat „Safe this landmark“ – Viel Erfolg dabei.

15.30 Uhr

Wir verlassen die M8 zur M73 und es geht in leichtem Nieselregen wieder Richtung Norden, dem Ziel entgegen.

15.35 Uhr

Wir biegen zum A80 ab in Richtung Cumbernauld, einem Ortsteil nördlich von Glasgow.

15.45 Uhr

(14.45 Uhr GMT, Ortszeit) Ziel erreicht. Angeblich ist niemand mehr da, obwohl wir 15 Minuten vor der verabredeten Zeit angekommen sind. Irgendjemand wird die über 200 kg Kupfer doch noch abladen. Ich mache mir jedenfalls noch etwas zu essen ... und warte.

15.58 Uhr

Die Ware ist abgeladen. Motor anlassen. Los geht's zurück auf die A80 Richtung Glasgow. Der Regen hat sich wieder verzogen, die Sonne zeigt sich wieder. Wir verlassen unseren nördlichsten Punkt

auf der britischen Landkarte, es geht wieder Richtung Süden. Eigentlich schade, denn nördlich von Glasgow fangen die Berge, Highlands, eigentlich erst an. Vielleicht später einmal.

16.10 Uhr

Runter auf die M8 nach Osten.

16.13 Uhr

Abfahrt zur A725 nach Coatbridge. Landstraße, aber zweispurig.

16.22 Uhr

Coatbridge, Firma Monklands. Alles ruhig. Keiner da. Alles verschlossen.



Wir machen auch Feierabend für heute. Parken unseren Truck vor der Firma. Gardinen zu, Fernseher aufbauen, Satellitenschüssel ausrichten. Das war der Arbeitstag für heute. Wir sehen uns deutsches Comedy-Sendungen an und gehen später schlafen. Gute Nacht, Dirk.

Dienstag, 1. Oktober 2002

08.45 Uhr

(07.45 Uhr GMT/Ortszeit), Schottland.

In der Nacht hat es irgendwann geregnet. Der Asphalt neben unserem Truck ist nass. Ich habe eigentlich gut geschlafen, bin nur wieder recht früh aufgewacht. Langsam kommt etwas Leben in die Umgebung, die ersten Arbeitnehmer treffen ein.

09.15 Uhr

Die Ware ist abgeladen, der Trailer leer. Jetzt warten wir auf Fracht für die Rückfahrt. Dirk hat im Geschäft angerufen. Bis jetzt ist noch

keine Rückfracht ab Schottland gebucht. Also warten wir. Und schauen Fernsehen. Ich versuche ein vorbeifliegendes Flugzeug zu fotografieren



und mache Bilder von der Landschaft vor uns und unserem Truck.



11.15 Uhr

Wir haben einen Auftrag per Telefon erhalten. Dirk hatte gerade überlegt, ob er sich das Bett aufbauen und schlafen soll. Zu laut gedacht. Wir sollen nach Dalkeith, Nähe Edinburgh, fahren. Also dann: Fernseher abbauen – fertig. Karte raussuchen, Ziel eintragen - fertig. Motor läuft. Alle Gurte fest. Türen zu. Los geht's.

Wir fahren auf der M8 (E16) Richtung Osten nach Edinburgh.

12.44 Uhr

Wir biegen ab zur A720 Richtung Dalkeith. Dort biegen wir zur A68 ab.

13.05 Uhr

Zielort gefunden. Absender unserer Rückfracht: Rosslyn Precision Ltd. Wir finden ihn auch gleich.

Im Büro erfahren wir, dass die drei Maschinen, die nach Deutschland kommen sollen, erst in 24 Stunden (!!) fertig sind, bzw. frühestens 4 oder 5 Uhr nachmittags (18.00 Uhr MESZ) abholbereit wären. Dirk ruft in Hesselhurst an. Mal hören, was die dazu sagen.

14.50 Uhr

Die Landschaft, in der wir jetzt bei strahlender Sonne immer noch warten, heißt Midlothian, also Schottland, nicht England....darauf legen die Schotten großen Wert. Und der Hadrianswall trennt beide.



Mit etwas Glück, nach fünf Telefongesprächen, heißt es, dass unsere Fracht von einem zweiten Werk der Firma gegen 16.00 Uhr Ortszeit (17.00 Uhr MESZ) ankommen soll und bei uns aufgeladen wird. Gerüchteweise ginge es danach gleich los in Richtung Manchester, also Nord-Wales, diagonal über die Insel nach Südwesten. Aber warten wir erst einmal.

Am Imbisswagen hinter uns habe ich einen heißen Hamburger (Hot-Rolls with Steak = Weißes Brötchen mit Hackbraten und Zwiebeln) und einen Becher Kaffee als Mittagessen eingenommen. Der Hot-Roll kostet 1,50 £, der Kaffee 0,70 £ und der schmeckt fast wie beim Euro Rastpark in Achern.

15.00 Uhr

Hurra. Unsere Ware kommt. Eben kam auch der nächste Fahrauftrag: Zurück nach Süden in den Großraum Leeds, nach Bradford. Dort eine Fuhre laden. Dann etwas nördlich nach Guiseley. Mit etwas Glück kommen wir heute nach bis Leeds. Dann Morgen, 2. Oktober, laden und weiter nach Süden. Vielleicht bis zum Kanal.

16.00 Uhr

Ladung angekommen und in gemeinsamer Arbeit verpackt, verladen und verzurrt. Jetzt geht es zurück nach Dalkeith und zur A1.

16.13 Uhr

Ich schieße ein Foto, in dem ich durch den Rückspiegel nach hinten fotografiere. Der wehmütige Blick zurück! Wir verlassen Dalkeith und Edinburgh auf der A1. Jetzt geht es durch bis Bradford.



17.07 Uhr

Wir passieren mit rund 80 km/h die Grenze von Schottland nach England.



Links von uns die Steilküste zur North Sea. Wir sind kurz vor Berwick Up-

on Tweed. Ich muss wieder einen neuen Film in die Kamera einlegen.

17.25 Uhr

Auf der A1 an der Küste entlang weiter Richtung Alnwick. Strahlende Sonne, sie blendet mich von rechts.



18.20 Uhr

Wir fahren jetzt auf der A1 rechts (westlich) um Newcastle Upon Tyne herum.



Die Straße ist voll, dichter Verkehr. Dirk macht mich auf ein lohnendes Fotoobjekt aufmerksam, das wir demnächst passieren, den 'Angel of the North' neben der A1 in Gateshead, südlich Newcastle.



Wir machen eine Pause auf einem Truckstop direkt an der A1 und duschen. Die Duschen und Toiletten machen optisch einen sauberen Eindruck. Duschen ist auch dringend nötig, ich kann mich selbst fast nicht mehr riechen. Fühle mich jetzt fast wie neu.

19.30 Uhr

Ende der Pause. Es geht weiter.

19.50 Uhr

Wir sind wieder auf der A1(M). Rechts neben mir ist die Sonne schon untergegangen mit einem orange-gelb-schwarzem Farbenspiel. Schleierwolken begleiten das Farbenspiel und von der CD

laufen die Zillertaler Schürzenjäger mit „Öffne deinem Glück die Tür“ – toll! Ich mache zwei, drei Fotos von dem Sonnenuntergang, davon eins mit 1/30 Sekunde Belichtung – hoffentlich nicht verwackelt.



20.45 Uhr

Abbiegen zur A59, einer Landstraße Richtung Harrogate. Wenig später geht es auf die A658 nach Bradford.

21.45 Uhr

Der Airport von Leeds zieht links an uns vorbei, hell erleuchtet.

21.25 Uhr

Wir haben unser heutiges Fahrziel erreicht: Guiseley, nordwestlich von Leeds, unsere Landestation Nr. 1 für morgen.



Dirk und ich gehen noch ins Städtchen. An einem Ende der mit Kopfsteinpflaster befestigten Straße steht unser Truck, am anderen Ende, einem Kreisverkehr, befindet sich ein uriger Pub, in dem ich mir ein Guinness genehmige. Beim Bezahlen erfahre ich, dass in England Trinkgelder unüblich sind, ich merke das an der erstaunten Gesichtsausdruck der Wirtin – wieder etwas dazugelernt. Es wird nicht sehr spät, als wir zu unserem Truck zurückgehen. Wir bauen unsere Betten auf. Gute Nacht, Dirk.

Mittwoch, 2. Oktober 2002

09.05 Uhr

Wir sind aufgestanden und bereit zum Laden. Aber außer uns ist fast niemand in der Nähe. Bei unserem Absender ist eben schon der erste Büromensch vorgefahren. Unser Staplerfahrer wird nicht vor 09.30 Uhr mit der Arbeit beginnen. Hoffen wir, dass er pünktlich ist, damit wir so schnell wie möglich zu unserem zweites Tagesziel in Bradford losfahren können. Zeit ist Geld.

09.29 Uhr

Der Staplerfahrer läuft in langsamsten Spazierschritt vom Bahnhof kommend an uns vorbei zu seinem Arbeitsplatz. Er grüßt in unsere Richtung. Ich denke „hoffentlich arbeitest du schneller, als du zur Arbeit gehst“.

09.50 Uhr

Die Fracht für eine Firma in Bühl-Vimbuch ist aufgeladen, unser Motor läuft. Gleich geht's wieder los. Vorher noch ein Fotoexperiment: das Spiegelbild unseres Trucks in einem gegenüberliegenden Bürofenster.



Wir rollen Richtung Süden durch die Stadt Guiseley und biegen dann auf die M602 (M62) ab.

10.35 Uhr

Unsere zweite Ladestation für heute, Firma Anglo Fairfreight. Dirk geht ins Büro, während ich auf der Straße im Truck warte. Aber wir haben Glück, dass nur ein Lkw, ein Pole, vor uns steht und auch vor uns beladen wird. Wir werden 32 Paletten laden, wahrscheinlich Leergut. Danach haben wir ein Fahrziel in Warrington, westlich von Manchester. Dort sollen wir Ladung für die BASF erhalten. Ich denke, dass wir dann unsere Ladefläche voll haben. Aber ich warte es ab, schließlich bin ich schon ein paar Mal falsch gelegen. Kein Wunder, auf meiner ersten Fernfahrrtour.

Dirk holt uns etwas zum Essen und Kaffee an einem Imbisswagen an der Straße. Ich warte im Truck, falls wir doch vorfahren können; ich würde Dirk dann holen.

12.00 Uhr

Wir stehen noch immer in Warteposition. Der Pole wird bereits beladen, während nebenan ein Container-Auflieger von Garnspulen entladen wird und ein österreichischer Sattelaufleger per Hand seine Fracht aus Paketen los wird. Der Österreicher ist sichtlich ungewillt, dem Staplerfahrer zu helfen und dieser macht die Sache auch unnötig kompliziert.

Ab und zu kommen kleinere Lkw und Kurierfahrzeuge und erhalten Stückgut geladen. Wir warten weiter.

Aber immerhin war ausreichend Zeit für unser Breakfast (Rolls, Bacon&Eggs: Brötchen mit gebratenem Speck und Ei), dazu ein Becher heißer Kaffee. Es hat geschmeckt.

13.10 Uhr

Unsere Ladung, 32 Paletten mit leeren, grünen Plastikschalen, sind aufgeladen. Es geht endlich weiter.



Wir rollen auf der M606 (M62) nach Westen. Es ist diesig. Die Sonne versteckt sich.

13.45 Uhr

Manchester. Wir biegen auf die M60 ein. Südlich um Manchester herum in Richtung Liverpool.



14.00 Uhr

Abbiegen zur M56. Jetzt noch bis zur Ausfahrt N°11. Wir haben Manchester hinter uns und auch den Airport Manchester links liegen lassen.



14.10 Uhr

Die Sonne kommt jetzt wieder etwas hervor. Die Landschaft ist hügelig. Wir sind in Nord-Wales und passieren die Ausfahrt N°9.



Es sind noch 21 Meilen bis Chester, die Stadt, die dem gleichnamigen Chesterkäse den Namen verliehen hat, oder?



14.22 Uhr

Abbiegen zu A56 Richtung Moore. Über schmale Straße, auf denen keine zwei Lkw so richtig nebeneinander passen und einspurige Brücken durch die freie Landschaft. Ab und zu ein verträumtes Wohnhaus und nach diversen Kurven ...

14.30 Uhr

TDG Acton Grange Distribution Center. Unsere letzte Ladestation vor der Heimfahrt. Erreicht.

15.20 Uhr

Wir stehen und warten. Unsere Fracht steht bereit, aber ohne eine Referenznummer darf sie nicht aufgeladen werden. Dirk erhält die Auskunft, dass ohne diese blöde Referenznummer uns keine Ladung zugeordnet werden kann und aufgeladen werden darf. Ein paar Telefonate sollen das regeln, aber solange läuft für uns nichts. Gar nichts. Und wir kommen keine Meile der Heimat näher.

Wir wollen heute noch bis Ashford, kurz vor Folkestone am Kanal, fahren, um morgen früh mit dem Euroshuttle nach Calais zu fahren.

Heute bedeutet das aber noch 5 ½ Stunden Fahrt. Es wird wohl wieder spät werden. Dafür scheint aber noch die Sonne.

Unsere Fahrtroute für nachher: M56 – M6(South) – Birmingham – M1 – M25(East) – M20 bis Ashford. Ich lasse mich überraschen, wie es läuft. Zunächst aber unsere Hauptübung der Tour: Warten auf die Ladung, vier Paletten für die BASF. Nun dann....

15.48 Uhr

Kurz hintereinander fliegen zwei Passagierflugzeuge der easyjet-Billigfluglinie über uns hinweg, langsam, mit eingefahrenem Hauptfahrwerk und eingeschalteten Landescheinwerfern.



Ich versuche Fotos zu machen, senkrecht nach oben. Dann kommt eine Passagiermaschine mit vier Propellern – ich kann den Typ nicht erkennen.

16.22 Uhr

Ein Dutzend Telefonate zwischen Dirks Handy, dem hiesigen Lagerchef, BASF Willstätt, BASF Ludwigshafen, Panalpina und unserem Chef später: das erste Frachtstück wird verladen, wir können es fast nicht mehr glauben, wollten schon fast ohne diese Fracht wegfahren! Jetzt läuft es aber, die Paletten, die von Anfang an hinter unserem Truck gestanden hatte, werden endlich aufgeladen – warum nicht gleich so? Verflixte Referenznummer.

16.40 Uhr

Ladevorgang beendet. Ladung vollständig. Planen zu. Motor angelassen. Ich telefoniere noch kurz mit zuhause. Jetzt beginnt die Rückfahrt.



16.50 Uhr

Auffahrt zur M56 nach Manchester.

16.57 Uhr

Wir biegen Richtung Manchester auf die M6 ab.

17.30 Uhr

Abfahrt zum A500 bei Stoke-On-Trent, dann zur A50 Richtung Osten nach Derby und Nottingham (Robin Hood's Land – ich hatte es schon erwähnt, oder?).

18.05 Uhr

Vor uns stehen fünf gewaltige Kühltürme, wohl ein Kernkraftwerk. Die Türme rauchen nicht, wohl kein Betrieb.

18.15 Uhr

Abfahrt zur A6 zum Airport East Midlands. Wir bleiben auf der A50. Vor uns jetzt neun dampfende Kühltürme. Der Wind kommt von rechts, etwa von Süden, wir fahren in respektvollem Abstand rechts an der riesigen Kraftwerksanlage vorbei und stellen uns die Frage, was eine Fehlfunktion dieser Anlage wohl für Folgen hätte. Tschernobyl in Potenz – und wir wären wohl trotz des Abstands zur Anlage sofort Grillfleisch.

18.23 Uhr

Abfahrt zur M1 East Midlands / Derby in Richtung Süden nach Leicester. Noch 117 Meilen bis London steht auf dem Hinweisschild. Eben haben wir noch die Ausfahrt Melbourne passiert. Waren wir heute nicht schon in Washington? Klein ist die Welt.

18.40 Uhr

100 Meilen bis London. Wir fahren auf einen Rastplatz. Kurze Pinkelpause. 16°C.

19.10 Uhr

Einmal Cheeseburger mit Pommesfrites und Coke. Dafür ist die Herrentoilette wegen Reparatur geschlossen. Mist. Der Druck ist aber noch nicht merkbar. Also weiter in Richtung London bei Countrymusik von CD. Für Sibylle und Renate habe ich noch eine kleine Erinnerung an England im Shop gefunden.

19.45 Uhr

Ausfahrt Northampton fliegt an uns vorbei. „Silverstone West“ heißt die nächste Ausfahrt, die namhaft aber schnell an uns vorbeisaust. Aber falsch gedacht! Oder zu schnell geschrieben. Stau!

20.40 Uhr

Abfahrt zum M25 – Stadtumfahrung von London. Schon jetzt das erste Hinweisschild zum Eurotunnel. Draußen ist Nacht.

20.50 Uhr

Kurzer Halt beim „Service South Mimms“ südlich von Potters Bar (Keine Kneipe, ein Stadtteil von Northwest-London). Der Lkw-Parkplatz ist brechend voll, wir halten als einziger Lkw auf dem

Parkplatz für Schwertransporte – nicht lange alleine, dann stehen zwei Lastzüge hinter uns. Ich suche und finde neben uns einen unbeleuchteten Flecken Erde zwischen einem Lkw und Büschen – meine Blase braucht dringend eine Leerung. Getan.

21.10 Uhr

Weiter geht´s.

21.20 Uhr

Wir werden per Verkehrsschild ganz herzlich in der Grafschaft Essex begrüßt. Danke.

21.50 Uhr

Soeben haben wir die Themse in großer Höhe auf der Hängebrücke von Dartford „Dartford Crossing“ für 2,90 £ überquert. Es sieht schon phantastisch aus, wenn tief unter einem Hochseetanker und Riesen-Hochseefrachter am Kai liegen und be- oder entladen werden. Toll! Es sieht irgendwie aus, wie ein Spielzeughafen mit Modellschiffen, wie bei mir in der Sammelvitrine. Und das Ganze bei Nacht, hell beleuchtet und östlich von London. Es wären Traumfotos – wenn es nur nicht zu dunkel wäre, ohne Blitz und mit 80 km/h bringt das Ganze nichts und ich lasse es.

21.55 Uhr

Abzweigung zur M20 Richtung Folkestone. Das Ziel des heutigen Tages kommt näher. Wir verlassen den Raum London.

22.35 Uhr

Tagesziel erreicht: Truckstop bei Ashford.

22.50 Uhr

Dank Rangierhilfe haben wir den letzten Parkplatz ergattert und belegt, unser Truck passt nicht ganz der Länge nach hinein, weil so ein Idiot hinter uns meinte, zwei Meter in unserer Parkbucht stehen zu müssen. Was soll´s?

Unseren Parkschein haben wir. Das heutige Datum steht drauf, auch die Uhrzeit stimmt – es sollen schon Scheine mit falschem Datum und Uhrzeit ausgegeben worden sein, sodass beim Bezahlen plötzlich nicht ein, sondern drei Tage berechnet wurden – Dirk kennt das und kontrolliert sofort den Schein. Alles in Ordnung. Jetzt noch eine kleine Mahlzeit und ein Cola, dann wieder in den Truck, Betten bauen. Gute Nacht, Dirk. Gute Nacht England.

Donnerstag, 3. Oktober 2002

„Tag der Deutschen Einheit“ in Deutschland, hier nicht.

08.10 Uhr

Ich bin vor dem Wecksignal aufgewacht und habe mich schon arbeitsfertig gemacht, auch meine Medizin genommen und mein Gepäck sortiert. Draußen ist es hell und der Himmel nur leicht bewölkt, eigentlich nur dunstig-blau.

Der Parkplatz ist rings um uns herum schon deutlich leerer als letzte Nacht bei unserer Ankunft. Heute ist also mein letzter Tag auf dieser Insel. Mein erster Englandbesuch neigt sich dem Ende. Auf dem Truckstop interessiert sich niemand für den deutschen Feiertag; warum auch?

Hier in England geht alles etwas ruhiger und langsamer. Auch auf den Straßen ist keine Hektik. Man darf aber auch schneller fahren als in Deutschland und es gibt keinen Schilderwald am Straßenrand. Auf Gefahren wird hingewiesen und die Anregung „slow“ überdeutlich gezeigt. Das reicht.



Gefahrenschilder sind eindeutig!

Und Kreuzungen gibt es außerorts fast nicht – nur Kreisverkehr. Einfach und doppelt, also wie eine überdimensionale Acht (8). Minimal oder gigantisch, mitten auf der Auto-

bahn (Stop! Das sind Schnellstraßen). Alles, was mehr als eine Richtungsfahrbahn hat, ist eine Fernstraße und beginnt mit dem Buchstaben A..., aber auch Fahrräder dürfen dort fahren ... und tun es auch!



Autobahnen heißen M... (major) und haben mindestens drei Richtungsfahrbahnen. Auf vielen Strecken, insbesondere an Auf- und Abfahrten und bei den großen Städten sind die M...s gelb beleuchtet. Die Mittellinien haben grundsätzlich Katzenaugen, ebenso die Fahrbahnbegrenzungslinien, nur leuchten diese rot oder an Einmündungen auch mal grün oder blau blinkend. Manches wäre für deutsche Straßen nicht schlecht. Ein paar Eindrücke habe ich ja fotografiert.

08.45 Uhr

Es regnet. So schnell geht das. Motor anlassen und auf geht's Richtung Eurotunnel und Euroshuttle. Auf der Insel sind wir laut Kilometerzähler etwa 1.800 km gefahren.

09.00 Uhr

Wir verlassen die M20 am Hinweisschild „Channel Tunnel“. Es regnet noch immer. Wir fahren durch die Abfertigungs- und Sortieranlage, melden uns artig, benennen unsere Ladung als frei von Gefahrgut. Wieder will niemand meinen Ausweis oder Pass sehen – warum habe ich die Dinger eigentlich mitgenommen? Nach kurzer Pause fahren wir auf Rampe 8 in unseren Zug.

09.25 Uhr

Der Euroshuttle fährt in Folkestone los. Goodby England!

09.55 Uhr

Ausfahrt des Euroshuttle aus dem „Channel Tunnel“. Frankreich, der Kontinent, hat uns wieder. Es nieselt auch hier!

10.05 Uhr

Wir fahren vom Euroshuttle herunter, die Rampe hoch und verlassen ohne weitere Kontrollen das Verladegebiet. Es geht auf die A16(E15/E40) nach Calais ... und es wird wieder rechts gefahren! Irgendwie ungewohnt nach den wenigen Tagen mit Linksverkehr auf der Insel.

10.35 Uhr

Abbiegen auf die A25 Richtung Lille, Frankreich.

11.20 Uhr

Lille. Wir wechseln auf die A22 (E42), später auf die A27 in Richtung Brüssel.

11.35 Uhr

Ungebremst passieren wir die Grenze nach Belgien und lassen unmittelbar dahinter die



frühere Grenzkontrollstelle 'links liegen'. Die Autobahn ist hier schlechter, als jede Landstraße in England und Schottland – ich kann meine handschriftlichen Notizen bei der holperigen Schrift fast nicht mehr entziffern.

11.40 Uhr

Bei Tournai halten wir uns rechts und biegen auf die E42 Richtung Mons ab. Würden wir auf dieser Route bleiben, kämen wir über Liège direkt nach Aachen. Da wollen wir aber nicht hin, sondern nachhause.

12.05 Uhr

Wir kommen auf ein nagelneues, dreispuriges Autobahnstück. Dirk sagt, sie haben zwei Jahre daran gebaut und es ist erst seit zwei Wochen fertiggestellt.

Auf der E19/E42 fahren wir immer weiter in Richtung Charleroi.

12.45 Uhr

Abfahrt zum Frachtflughafen Charleroi. Wir bleiben auf der A15 nach Namur.

13.00 Uhr

Abbiegen zur E411 nach Luxemburg. Auf CD läuft „Willkommen Europa“ von den Zillertaler Schürzenjägern. 158 km bis Luxemburg steht auf dem Hinweisschild neben der Autobahn. Wir rollen kurz vor Tellin.

13.50 Uhr

Auf der Gegenfahrbahn wird eine Unfallstelle geräumt: Ein Sattelzug von Dirks Firma – Bross&Pliwischkies. Totalschaden. Die Ladung ist noch teilweise auf der Gegenfahrbahn verstreut. Wir halten trotz Absperrung auf der Überholspur an. Ein Straßenreinigungsfahrzeug fegt Ölbindemittel zusammen. Es muss eine große Menge Öl oder Diesel auf unserer Richtungsfahrbahn ausgelaufen sein. Die Beton-Mittelleitplanke ist offenbar unbeschädigt. Es ist der Actros von Murat, der bereits von einem Abschleppwagen auf den Haken genommen wurde. Die ganze Vorderachse scheint auseinandergerissen. Ich sehe aber keinen Schaden an der äußeren Leitplanke oder dem Bankett. Auch auf unserer Richtungsfahrbahn sind keine Schäden erkennbar. Ich überlege, ob ich gegen meine Gewohnheit Fotos machen soll, verwerfe aber den Gedanken, weil ich es auch niemals gemocht habe, dass Privatpersonen an einer Unfallstelle „Sensationsfotos“ machen. Dirk ist ausgestiegen und redet mit einem belgischen Polizisten. Murat und ein Mitfahrer lägen im Krankenhaus. Ich denke nur: Gott sei Dank, bei dem Unfall wäre Schlimmeres zu erwarten gewesen, so wie die Zugmaschine aussieht. Murat und sein Mitfahrer sollen nur leicht verletzt sein, hat ein

Bergungshelfer der Autobahnpolizei zu Dirk gesagt. Murat sei gefahren. Der Mitfahrer hätte im unteren Bett geschlafen. Die Lenkung sei plötzlich ausgefallen, nachdem zuvor etwas weggefliegen wäre.

14.00 Uhr

Wir machen kurz nach der Unfallstelle eine Rast an der Ausfahrt 27, Neufchateau, wie auf der Hinfahrt. Uns gehen unzählige Gedanken zum Unfall durch den Kopf. Dirk meint, dass er vor so etwas schon lange Angst hatte. Es sei der erste schwere Lkw-Unfall seiner Firma.



„Relais St. Christophe“ heißt der Truckstop mit Restaurant und Sanitäreinrichtungen. Wir essen gemeinsam „Esgalope mit frites und Champignon“ (Paniertes Schnitzel mit Pommesfrites und Champignonrahmsauce). Dazu trinken wir Cola. Es ist ruhig am Tisch. Wir reden kaum. Im Truckstop hatte die Wirtin schon von Murat's Unfall gewusst und Dirk darauf angesprochen. Man kennt uns dort schon und zeigte Betroffenheit. Es war im ganzen Lokal ruhig unter den Truckern.

16.00 Uhr

Wir dehnen die Pause etwas aus, damit wir nicht zu früh an die französisch-deutsche Grenze kommen. Offiziell dürfen wir mit unserem 40-Tonner nicht vor 22.00 Uhr einreisen



wegen des Feiertags-Lkw-Fahrverbots in Deutschland. Aber wir müssen in Luxemburg noch tanken, was auch ein paar Minuten, etwa 20 Minuten, Zeit braucht.



Jetzt steht vier Positionen rechts neben uns ein Viehtransporter mit Rindern in zwei Etagen. Die schreien unüberhörbar; wissen wohl, was mit ihnen passieren wird.

16.15 Uhr

Ende der Pause. Motor an, Fahrzeug außen checken - alles in Ordnung – los geht's. Dirk ist genau. Das lobe ich mir. Er nimmt seine Verantwortung für den Scania, die Ladung, mich und seine eigene Gesundheit genau. Ich habe mich bislang bei seinem Fahrstil niemals unsicher oder gar gefährdet gefühlt – im Gegenteil.

16.45 Uhr

3 Kilometer vor Luxemburg. STAU. Der Grund, wir fragen auf Kanal 9 nach: Polizeikontrolle! Belgische Lkw-Fahrer scheint das kalt zu lassen, sie schießen mit 60 oder 70 Sachen links an uns und der stehenden Kolonne vorbei. Aber die belgische Polizei holt die Idioten auf den Boden der Tatsache, die belgische Straße, zurück – anhalten, rechts ran – Kontrolle.

Wir stehen und harren der Dinge, die da kommen mögen. Sehen einer Kontrolle gelassen entgegen. Papiere und Fracht sind ok. Fahrzeiten und Ruhepausen sind im legalen Bereich. Zur Absicherung sprechen wir und ab, dass ich als Passagier und Fotograf der Firmenleitung mitfahre, nicht als zweiter Fahrer. Sicher ist sicher und es entspricht schließlich der Wahrheit.

16.55 Uhr

Es geht wieder ein paar Meter weiter voran.

18.00 Uhr

Stau beendet. 100 Meter (!!) bis Luxemburg. Frühere Grenzkontrollstelle. Ausnahmslos alle Lkw werden herausgezogen, Pkw dürfen weiterfahren. Die Belgier wollen keine Lkw mit deutscher Zulassung durch Luxemburg fahren lassen, weil die auf kürzestem Weg nach Trier fahren könnten und dann in Luxemburg stehen würden, weil ja

in Deutschland Fahrverbot besteht. Der farbige Polizist lässt sich überzeugen, dass wir nicht nach Trier sondern nach Hesselhurst, drei Kilometer hinter Straßburg, also nach Frankreich wollen. Er gibt uns großzügig 45 Minuten Zeit, die Grenze nach Frankreich zu überqueren und ruft über Handy einen Kollegen an. Zeit zum Tanken in Luxemburg bleibt nicht. Dirk kann somit auch keine steuerfreien Zigaretten für einen Bekannten kaufen. Muss der eben warten.

18.01 Uhr

Wir haben die Landesgrenze nach Luxemburg während der Kontrolle überquert. Da wir nicht Tanken und Einkaufen dürfen, haben wir die Zeit schon für die Rückfahrt gespart.

18.10 Uhr

Wir sind auf der A6 (E25) in Höhe der Stadt Luxemburg und biegen ab in Richtung Metz, weiter auf der E25. Die nennt sich dann A3.

18.30 Uhr

Wir 'betreten' Frankreich ... im Stau. Am Funk bekommen wir keine Antwort. Offenbar kein deutschsprachiger Kollege auf dem gleichen Kanal.

19.00 Uhr

Dirks Chef, Michael Pliwischkies, überholt uns in seinem S-Klasse-Daimler. Ein kurzer Gruß per Hupe und weg ist er schon wieder. Er hat Passagier an Bord. Also geht es Murat und seinem Mitfahrer trotz Unfall doch relativ gut. Glück gehabt.

Wir biegen ab mit dem Fernziel Straßburg.

19.35 Uhr

Bis Straßburg 135 km! Noch!

19.50 Uhr

Es ist stockdunkle Nacht draußen. Noch 93 Kilometer auf der A4(E25) bis Straßburg. Nach 3.300 km Fahrtstrecke seit Samstagnachmittag eigentlich nur noch ein Katzensprung.

20.35 Uhr

Wir passieren die Maut-Stelle auf der E25 vor Haguenau. Eben, 20.30 Uhr, kam in SWR3 zum ersten mal der Stau zwischen Thionville und Luxemburg. Er sei 10 Kilometer lang, sagte der Sprecher. So lang war er schon um 16.45 Uhr, als wir nach unserem zweiten Stau in Gegenrichtung am genannten Stau vorbeigefahren sind.

19.45 Uhr

A4 (E25) und 14 km bis Straßburg. Über Kanal 9 bekommen wir keine Auskunft über die Verkehrssituation am Grenzübergang nach Kehl. Riskieren wir es und fahren über Straßburg oder nehmen wir

den Grenzübergang bei Rheinau? Rechts das Lichtermeer von Straßburg und eine beleuchtete Autobahn.

20.50 Uhr

Offenburg steht zum ersten mal an einem Hinweisschild.

21.00 Uhr

Rote Ampel. Die Rheinbrücke von Straßburg nach Kehl, die Europabrücke zwischen Frankreich und Deutschland, ist vor uns. Fahrverbot auf der anderen Seite bis 22.00 Uhr.

21.15 Uhr

Ende der Tour von Hesselhurst nach Schottland und zurück. Dirk stellt den Motor auf dem Firmenhof ab. Wir sind mit Fracht zurück, gesund und ohne Schaden am Fahrzeug. Unser „Black Panther“ hat die Sache gut gemacht. Dirk auch, er ist ein guter Fahrer.



Inhalt:

Vorgeschichte	3
Samstag, 28. September 2002	3
Sonntag, 29. September 2002	5
Montag, 30. September 2002	14
Dienstag, 01. Oktober 2002	21
Mittwoch, 02. Oktober 2002	27
Donnerstag, 03. Oktober 2002	33