



# GUMMIKÜHE UNTERWEGS

**FRANKREICH, SPANIEN & PORTUGAL, 31. MAI – 18. JUNI 2006**

SCHON WIEDER EIN REISEBERICHT VON ANNEGRET & VOLKER

Mittwoch, 31. Mai,

Hamburg-Narbonne/Languedoc (DB-Autozug)

1.570 Schienenkilometer, 19 Straßenkilometer  
leicht bewölkt, 14° C.

Annegret hat bereits gestern Abend unsere vier Motorradkoffer gepackt. Die Packliste ist am Berichtsende aufgelistet. Dazu kommt unser kleiner magnetischer Held-Puck Tankrucksack für Kamera, Schlüssel & Diafilme und ein Mini-Zampel mit Reifenpilot, Gummihandschuh-Überzieher und eine kleine Anzahl Ersatz-Bowdenzüge für beide Modelle der beiden Boxer BMWs R60/5 & R75/6. Der Zampel wird bei Volkers BMW auf dem Gepäckträger befestigt. Die vier BMW-Koffer wiegen pro Stück ca. sechs Kilogramm und sind nur zu  $\frac{3}{4}$  gefüllt. Das ist die Hälfte unseres Gepäckbedarfs der Islandreise 2004, da wir auf wärmende Bekleidung verzichten. Bei Volkers Motorrad hat die Firma Strauß & Gerken mit bemerkenswerter Flexibilität ganz schnell vorgestern den rückwärtigen Getriebedeckel getauscht. Dort war vor wenigen Tagen bei einer geplanten Abendfahrt an die Schlei bereits am Höltingbaum die Kupplungsausrückhebel-Halterung abgebrochen und damit die Wochenendtour abrupt beendet.



Um 11.20 Uhr sind die Zweiventil-Boxer in Bewegung und rollen vom Werfelstein zum Verladebahnhof nach Hamburg-Altona. Ab der Binnenalter werden wir gebührend von unserer Heimatstadt verabschiedet, ein kräftiger Schauer rinnt auf uns herab und um 12.00 Uhr am Ticket-Schalter der DB-Autozug AG in Altona regnet es heftig. Wir dürfen deshalb sofort in die Bahnhofsvorhalle vorziehen, da die Motorräder vor den PKWs verladen werden müssen. Hier warten wir mit knapp zwanzig weiteren Bikern im Trockenen auf die Ankunft der Fahrzeugwaggons. Versiertes Verladepersonal kommt zu uns mit Zurrschlaufen, die links und rechts an der Gabelbrücke vorn und achtern am hinteren Rahmenteil angelascht werden. Wenn die Maschinen dann auf dem KFZ-Deck stehen, hakt das Personal in erstaunlicher Geschwindigkeit die Arretierungsgestelle vor und hinter die Räder und zurt an den Schlaufen die Fahrzeuge nach unten fest. Auch unsere Frontscheiben bekommen einen Gurt zum Festziehen. Damit können die Scheiben bei Rückwärtsfahrt des Transportwaggons mit Tempo 140 nicht umklappen und abreißen. Da es verschiedene Wege des Zuglaufes nach Narbonne gibt, ist es nicht bekannt, ob der Zug, bedingt durch die Anzahl von Kopfbahnhöfen, zeitweise auch rückwärts läuft.

Pünktlich um 12.30 Uhr dürfen wir aufsitzen. Helmpflicht! Langsam rollen wir auf das Unterdeck des ersten Waggons. Nicht auszudenken, wenn man hier mit blankem Schädel gegen die Querspannten aus Stahl knallt, die wir wenige Zentimeter über unserem Helm unterfahren. Tief gebeugt, mit der Brust fast auf dem Tank liegend, müssen wir so bis zu dem ersten Waggon den gesamten Autozug durchfahren. Beine nach hinten und Kopf tief erreichen wir die Waggonspitze, steigen vorsichtig ab und lösen die vier Seitenkoffer mit einem Klick aus den Halterungen. Dazu die Fototasche und den Zampel, die wir erst einmal auf dem Bahnsteig ablegen. Die Lader sind schon an unseren Krädern fer-

tig, die nun sicher verzurrt auf dem Seitenständer ruhen. Mit uns sind weitere acht Motorräder, davon fünf BMW-Tourer, wovon wieder vier gestandene Zwei-Ventilboxer sind. Schon rollen über unseren Köpfen die PKW, begleitet von teilweise sehr energischen Anweisungen des Ladepersonals, auf das Oberdeck der vier Transportwaggons. Unser Zug bringt Fahrgäste von Hamburg und Hildesheim nach Avignon und Narbonne. Jetzt schnappen wir unsere sechs kleinen Gepäckstücke und wandern in Fahrtrichtung an unserem Zug entlang zu den Schlafwagen. Nach den Transportwaggons folgen die zwei Liegewagen, dann der Restaurationswagen und die zwei Schlafwagen. Unser Waggon ist der erste hinter der Elektro-Lokomotive. Dort wartet bereits eine freundliche DB-Stewardess auf uns, die uns anbietet, unsere vier Kradkoffer während der Nacht in ihrem Dienstabteil zu deponieren. Dann hätten wir erheblich mehr Platz im Schlafwagenabteil. Das ist eine gute Idee aus ihrer Praxis. Wir haben ja alle Koffer bei uns. Die Autofahrer lassen ihr Gepäck im PKW, schließen ab und haben nur das Nötigste für die Nacht bei sich. Nachdem wir unser Abteil bezogen haben, bringen wir daher gern unsere Koffer nach nebenan zur Stewardess und verfügen über herrlich viel Platz für unsere Fahrbekleidung, die Helme, Handschuhe und Stiefel usw.

Wir haben ein de-Luxe-Schlafwagenabteil mit Dusche/WC zur Alleinbenutzung gebucht. Das Abteil ist mit maximal drei Personen belegbar und verfügt über eine Verbindungstür zum Nachbarabteil ohne Dusche/WC. So kann im Bedarfsfall ein geräumiges Familien- oder Gruppenabteil mit eigenen Facilities entstehen. Nun ist natürlich die Verbindungstür verschlossen und wir machen es uns bequem. Fahrplanmäßig rollen wir aus dem Kopfbahnhof in Altona unserem Ziel an der französisch-spanischen Grenze entgegen. Der Zug ist nur zu halb ausgebucht, es ist ja noch Vorsaison. Da ist das Reisen relaxt und ohne Stress. Bis 15.30 Uhr beobachten wir die Lüneburger Heide aus dem angenehm klimatisierten Abteil. Dann gucken uns die frisch bezogenen Betten verführerisch an und wir erliegen der Versuchung und leisten uns eine verspätete Siesta. Schließlich haben wir Urlaub. Bis 18.30 Uhr schlafen wir tief und fest, als wir Fulda passieren. Es folgen Frankfurt, Schwetzingen und Lörrach, wo wir gegen 22.00 Uhr länger halten. Zur Nacht haben wir uns noch einen Drink im Zugrestaurant gegönnt. Ein Waggon aus der Baureihe 1955-63 aus alten TEE-Zeiten, Respekt: wie viele Millionen Kilometer mag das Teil bis heute gerollt sein? Der Waggon wirkt nostalgisch aus Zeiten von Konrad Adenauer und ist ausstattungsseitig in guter Verfassung. Spä-

ter, zurück im Abteil, wissen wir die moderne Nasszelle des Nachts sehr zu schätzen. Vergleichbar mit der einer Fährschiffkabine sind Dusche, Waschbecken und WC funktionell, modern und ansprechend. Es ist ein tolles Gefühl, stehend im Zug durch die Schweiz zu rollen und mit Tempo 130 km/h eine heiße Dusche auf sich herabrieseln zu lassen. Die Jalousien der Fenster dunkeln perfekt ab und wir schlafen lange, gut und fest.

Donnerstag, 1. Juni.

Narbonne bis Lestelle-Betharram/Pais Basque  
364 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 25° C.

**G**egen 07.00 Uhr sind wir aus den Federn, als wir Montelimar an der Rhône erreichen. Blauer Himmel wohin wir schauen, als gegen 08.00 Uhr im Buffetwagen das Frühstück serviert wird. Orangensaft, Ei, frische Brötchen und gebrühter Kaffee. Wir genießen ausgiebig die rollende Mahlzeit mit Top-Aussicht! Bis 09.00 Uhr ist der Waggon für Schlafwagengäste zur ausschließlichen Benutzung. Danach steht den Liegewagengästen die Restauration auch zur Verfügung. Es folgen die Städte Nimes, Montpellier, Sète und Béziers. Pünktlich auf die Minute um 10.31 Uhr erreichen wir Narbonne. Hier zeigt das Thermometer bereits 22° C. In voller Fahrmontur und unserem Gepäck begeben wir uns zum Bahnhofsvorplatz. Von hier geht es ca. einen Kilometer per Bus zum Güterbahnhof, wo bereits die Autowaggons hinrangiert wurden. Hier ist richtig was los. Autozüge aus unterschiedlichen Regionen Nordeuropas kommen hier nahezu zur gleichen Zeit am Tor nach Südfrankreich und Spanien an. So müssen wir ca. dreißig Minuten auf unsere Entladung in der prallen Sonne warten. Dann dürfen wir die Waggons betreten. Die Kräder sind bereits aus den Laschings gelöst, die hydraulische Rampe wird angestellt und wenig später rollen wir fröhlich von Bord. Nun noch schnell die Koffer angeklackt, die Fototasche hält magnetisch auf dem Tank und der Zampel wird per Gummispinne am Gepäckträger bei Volkers BMW befestigt.

Danach tasten wir uns in westlicher Richtung durch Narbonne zur N113 nach Carcassonne in Richtung Toulouse. Auf schöner Landstraße kommen wir gut voran und queren das Vorpyrenäen-Gebiet in Richtung Foix, einer malerischen historischen Stadt mit Märchenschloss auf Naturfelsen und nostalgisch-gepflegter Innenstadt. Weiter auf der Pyrenäenrandstraße bis nach Tarbes. Von hier südlich in die Berge mit Ziel Lourdes, wo wir gegen 18.00 Uhr einrollen. Die ersten Geschäfte schließen gerade und

die Grottenanlage ist bereits geschlossen. Dennoch schieben sich tausende Menschen durch die Geschäftsstraßen der Innenstadt und sind auf der Suche nach Mitbringsele. Doch verkauft fast jedes Geschäft die gleichen Artikel: Jesusbildnisse und Statuen, Marien in jeglicher Form und Farbe, Heiligenbildchen und viel geschmacklosen Ramsch jeglicher Art in allen Größen. Nur kurz dauert hier unser Besuch und angewidert zieht es uns wieder in die Natur. Auf schöner Strecke im Abendlicht erreichen wir dann Lestelle-Betharam. Einige Hotels, in denen wir anfragen, wollen offensichtlich keine Motorradfahrer oder sind tatsächlich ausgebucht. Das Hotel „Le Vieux Logis“\*\*\* erbarmt sich unser, obwohl angeblich ausgebucht. Wir mieten für € 55,- einen separaten Nurdach-Bungalow, parken die Motorräder davor und haben später unser Dinner im gepflegten Hotelrestaurant: herrliche Boullion, Rinderfilet vom hiesigen Rind und eine besondere Käseauswahl. Dazu einen besseren Rotwein aus der Region. Dafür zahlen wir € 65,- und sind bald nach 22.00 Uhr in unserem funktionellen Bungalow entschlummert.

Freitag, 2. Juni

Lestelle-Betharram bis Balmaseda/Euskadi  
424 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 24° C.

Um 09.30 Uhr wird es schon recht warm in der Hütte, da wir nachts die Aircondition abgeschaltet haben. Die Sonne steht am blauen Himmel und gegen 10.45 Uhr rollen wir vom gepflegten Hotelgelände. Die Landschaft hat im weitesten Sinne Tiroler Charakter, jedoch ohne Touristenscharen. Man ist jetzt noch unter sich. Alpenrinder und Haflinger Pferde schauen uns von bunten Bergwiesen neugierig an, freundliche Bauern winken uns interessiert zu oder tippen mit dem Finger kurz an das landestypische Barett, auch „Baskenmütze“ genannt. Wir befinden uns ja auch heute auf dem Weg ins Baskenland. In Laruns, einem schrulligen französischen Pyrenäenort, frühstücken wir direkt am Marktplatz unter freiem Himmel. Einen großen Milchkaffee, dazu ein halbes Baguette gefüllt mit Käse und Kochschinken, warm und leicht angegrillt. So beobachten wir das rege Treiben und lassen es uns schmecken. Dann geht es rasch weiter. Die Autofahrer verhalten sich ausgesprochen rücksichtsvoll und zuvorkommend und es wird weniger schnell gefahren, als bei uns. Teilweise auf sehr engen Serpentinstraßen im dunklen Tannenwald geht es steil bergan Richtung Pyrenäenkamm. Ein altes, ja fast verkommenes Thermalbad entpuppt sich beim genaueren Betrachten als das ehrwürdige

Les Eaux Chaudes, wo schon die Römer ihre Krankheiten im heißen Mineralwasser kurierten. Weiter geht es bergan und Rennradfahrer überholen wir in großer Zahl. Unser aller Mittagsziel ist der Col du Pourtalet mit 1795 Metern über dem Meeresniveau, wo wir den Pyrenäensattel queren. Wir sind gut oberhalb der Baumgrenze, landschaftlich den Dolomiten in der Sella-Region nicht unähnlich, vielleicht nicht ganz so grandios und gewaltig. Außerdem sind alle Felsenoberflächen nicht zackig, sondern rund geschliffen. Untrügliches Indiz für Eiskappen und Gletscher während vergangener Eiszeiten. Am Gipfel begrüßt uns ein blaues Europaschild „España“ und wir sind in der spanischen Provinz Pirineos. Wir lassen zwei verschlafene Wintersportorte an der kürzlich ausgebauten Bergstraße links liegen und rollen steil bergab Richtung Jaca. Dann westlich auf der N240 entlang dem türkisblauen Embalzo de Yesa, einem 22 km langen Stausee zur Wasserversorgung von Pamplona-Stadt. Hinter jeder Kurve blitzt uns das milchige Schmelzwasser in unterschiedlichsten Blau- und Grüntönen an. Starker Nordwestwind braust uns hier entgegen beim Queren der Sierra de Pena Musera und Izco. Die Landschaft ist von zahllosen Barancos total zerschnitten. Flusstäler haben sich tief in das weiche Gestein eingeschnitten. Die Straße führt uns häufig runter zum Wasser und gleich wieder hoch zur Sierra, dem Hochplateau. Hier wird auf kleinen parzellierten Feldern fast ausschließlich Getreide angebaut, welches schon jetzt fast reif zum Mähen ist. Unter dem offenen Helm wird Volkers linke Gesichtshälfte, permanent Richtung Süden, heute genügend mit Süd-Sonne versorgt. Ab Yesa geht es dann auf der Autovia durch den Talkessel von Pamplona bis Vitoria-Gasteiz. Hier wechseln wir die gepflegte Autobahn in Richtung Bilbao. Bei Murga fahren wir ab und schrauben uns im Abendlicht bergab auf kurviger, schmaler Landstraße, der N624, dem Golf von Biskaya entgegen.

Wir sind im Baskenland, die ETA-Scraffities nicht zu übersehen. Unsere Straße ist teilweise sehr schlecht, unübersichtlich und führt uns durch graue Mittelgebirgsdörfer. Kein nettes Hotel weit und breit. Statt dessen auf schmalen Serpentinien immer wieder herunter in ein neues Tal. Hier gibt es viel Niederschlag und entsprechend fruchtbar ist das Land. Es wird verschiedenes Obst und Gemüse in den Senken und Nutzwald in den Höhen angebaut, hier an der Grenze zu Kantabrien ebenso wie im Gebiet der Basken. Immer wieder die Schilder „Euskadi“, Gebiete mit zweisprachiger Beschilderung in spanischer und baskisch-gälischer Sprache. Da das Gälische für uns völlig unverständlich ist

und sich unaussprechlich liest und an Fantasy-Romane erinnert, sind wir froh, uns mit den spanischen Bezeichnungen zu orientieren. Auch ist beim Kauf von Kartenmaterial unbedingt darauf zu achten, dass die Ortsbezeichnungen auf Spanisch gedruckt sind. Man ist sonst schnell ziemlich verloren in dieser Gegend. Es ist bereits 19.30 Uhr und uns ist nach Feierabend zumute, als wir uns wieder einmal aus Bergeshöh´ herunterschrauben und den Ort Balmaseda erreichen. Man lebt hier vom Nutzholz und hat sich der spanisch-rustikalen Möbelindustrie verschrieben. Kurz vor dem kleinen Ortszentrum fällt uns das Hotel „San Roque“\*\* auf. Volker fragt nach einem freien Doppelzimmer und hat Glück. Für € 75,- erhalten wir ein komfortables Zimmer im rustikal-baskischen Stil ohne Frühstück. Wir sind in einem ehemaligen Mönchskloster gelandet. Vor kurzem liebevoll stilvoll renoviert, hat es neben der rauen Natursteinfassade ein nobles Inneres, ein großer Atriumbau aus dem 13. Jahrhundert, geschmackvoll und aufwendig umgebaut. Wir stöbern nach der Dusche ein wenig durch das Haus und dürfen unsere Motorräder im Hinterhof parken. Durch unser ehemaliges Mönchszellenfenster im Hotelzimmer können wir unsere getreuen Fahrtgenossen beobachten.

Wie beruhigend! Die Fenster sind noch original vergittert, dem grob geschmiedeten Fenstergitter sieht man deutlich die vergangenen acht Jahrhunderte an. Wir vermuten richtig, die einzigen Hotelgäste heute Nacht zu sein, und der hohe Raum des Restaurants ist eine halbe Kathedrale. Das ist wenig gemütlich und macht uns nicht sehr neugierig auf die Menue-Karte. So begeben wir uns ins Ortsinnere, werfen einen Blick und versorgen uns im Supermercado mit einigen Lebensmitteln und einem guten Tropfen Rosado. Rechtschaffen müde, schmeckt uns die zwanglose Mahlzeit im geräumigen Hotelzimmer sehr gut. Nach den Spätnachrichten im TV begeben wir uns dann gegen 23.00 Uhr in die horizontale Position.

Sonnabend, 3. Juni

Balmaseda – Cangas de Onis/Asturias

333 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 27° C.

**H**inter den dicken Klostermauern haben wir erholsam geschlafen und sind um 09.00 Uhr auf den Beinen. Frühstück wollen wir irgendwo entlang der Route. So lassen wir Balmaseda um 10.30 Uhr hinter uns liegen. Kurs auf die Atlantikküste in ca. 40 Kilometer Entfernung. Das erweist sich als nicht ganz einfach! Die mangelhafte Ausschilderung

und für unsere kleinen Nebenstraßen nur noch, wenn überhaupt, in unaussprechlichem Gälisch. Auf unserer Michelin-Karte heißen die Orte völlig anders. Die Basken sprechen einen für uns unverständlichen Dialekt, sind aber voller Herzlichkeit und unglaublich bemüht, uns zu helfen. Heute Morgen jedoch ohne Erfolg. Wir verstehen die Menschen einfach nicht. So brauchen wir ganze eineinhalb Stunden für das kurze Teilstück. In einem kleinen Dorfladen haben wir frisches Weißbrot erstanden und fahren gleich bei der ersten Gelegenheit zum Strand herunter. Es ist eine kleine Badebucht, an der wir unsere Brotzeit einnehmen. Reste vom gestrigen Abend, frisches Brot und klares kaltes Wasser, das schmeckt unter blauem Himmel und strahlender Biskaya-Sonne, drapiert auf den 2 Sitzbänken unserer treuen BMWs.

Es ist fruchtbares Gebiet hier an der Küste. Überall wird Viehzucht und Ackerbau betrieben, viel Stielobst wird angebaut. Im weitesten Sinne entdecken wir einige Ähnlichkeiten mit der süd-englischen Küste. Im Hausbau jedoch muss hier stabiler und isolierter gebaut werden, der Nordwest im Golf von Biskaya ist allen Seeleuten ein Begriff. Freies Meer bis Grönland. Viele einfache Häuser tragen somit schottische Züge. Die aufwendigeren Neubauten lehnen sich vielfach an den alpin-walisischen Baustil an. Nichts wirkt armselig, das Land strahlt wohlhabende Ruhe aus. Auch bemerken wir viele Sommerhäuser der baskischen Städter. Zahlreiche Engländer haben ein Sommer-Domizil hier, hören wir im Gespräch. Zweimal pro Woche bedient ein englisches Fährschiff Süd-England mit Bilbao. Auch viele Deutsche haben sich hier fest niedergelassen. Wir rollen weiter nach Westen und nehmen noch eine Mütze voll Autobahnkilometer mit - bis hinter Torrelavega. Dann ist das Ballungsgebiet zu Ende und die schönen Küstenstrecken beginnen. Wir genießen die Fahrt hier an der Steilküste und fühlen uns im Einklang mit unserer Umgebung, wenn unsere Boxer sonor durch die Landschaft brummen. So geht es bis Unquera.

Mit unseren 24-Liter-Tanks haben wir einen knappen 400-Kilometer-Radius und dadurch täglich meist nur einen Tank-Stopp. Das ist herrlich bequem und Annegret hat die Kilometerstände zum Nachtanken im Kopf. Bei Unquera geht es südlich zu den „Picos de Europa“. Unweit des Atlantiks (Golf von Biskaya) ragen bis zu 2648 m hohe Berge in den Himmel. Unser besonderes Interesse findet die abendliche Umrundung des Gesamtmassivs. Die Picos de Europa („Gipfel Europas“) sind ein Kalkstein-Massiv innerhalb des Kantabrischen Ge-

birges. Es erstreckt sich über die autonomen Gemeinschaften Asturien, Kastilien-León und Kantabrien. In den Picos de Europa befinden sich 200 Berge über 2.000 m Höhe, der höchste Gipfel des Gebirges ist der Torre de Cerredo mit 2.648 m. Auf Grund der Nähe zum Meer (ca. 20 km) ist das Klima der Gebirgskette von hoher Luftfeuchtigkeit und ausgiebigen Niederschlägen gekennzeichnet. Es ist ca. 15.00 Uhr, als wir zu unserem Bergtrip starteten. Schon nach wenigen Kilometern erkennen wir, was fahrleistungsmäßig heute noch vor uns liegt bzw. was wir uns in Unkenntnis der schmalen Bergstraßen vorgenommen haben. So wollen wir fahren, soweit wir Lust und Tageslicht haben. Dann suchen wir uns ein schnuckeliges Berghotel und bleiben dort für die Nacht. Gesagt, getan, schrauben wir uns auf engsten Serpentina immer höher ins Gebirge.

Am Anfang geht es noch in schmalen Schluchten steil bergan, den rauschenden Bergflüsschen entgegen. Manchmal sind die Schluchten fast schon einer Klamm gleich. Häufig ist die schmale Straße in den Felsen getrieben, sodass wir unter den Felsen fahren, die sich drohend über unseren Köpfen auftürmen. Je höher wir kommen, desto freier wird die Sicht in die Ferne. Jetzt nur nicht träumen, hier werden keine Fahrfehler verziehen. Konsequentes Rechtsfahren wird hier mit Überleben belohnt. So arbeiten wir uns volle zweieinhalb Stunden bergan und genießen die grandiose Fernsicht nach Westen und Süden. Es ist wenig Verkehr in dieser Wildnis, dennoch ist in jeder engen Kurve mit schnellem Bergab-Gegenverkehr zu rechnen. Die Öltemperatur steigt immer wieder auf über 120° C. und der Öldruck reduziert sich von sechs auf nur noch knapp zwei Bar. Da wird es hohe Zeit für eine Pause in luftiger Höhe. Wir wählen einen Panoramapunkt mit Parkplatz und sind hier ganz allein um diese Tageszeit. Bei langsamen Wenden auf den Platz begeht Annegret einen kleinen Fahrfehler mit Konsequenz. Das linke Bein reicht auf schrägem Boden nicht bis an den Grund, so fällt die Maschine aus dem Stand auf die Seite mit Koffer und Sturzbügel.

Annegret in voller Schutzkleidung mit Helm ist unversehrt, aber natürlich sehr erschrocken. Schnell ist die BMW zu zweit wieder aufgerichtet und Annegret klopft sich den Staub aus der Montur. Die kleinen Blessuren an der Maschine geben ihr nur noch zusätzliche Patina; eine Zündkerze muss gewechselt werden, Nebelscheinwerfer gerichtet, Sitzbank geputzt. Dann sitzen wir noch gute dreißig Minuten und geben dem Schreck die Chance schnell zu verschwinden. Die Fernsicht im Abendlicht entschädigt uns und dann geht es vorsichtig weiter. Der Elan je-

doch ist raus für heute und wir suchen nach einem Nachtquartier. Riano am gleichnamigen Embalse (Stausee) ist uns zu modern, der alte Ort ist in den Stauseefluten versunken. So bleibt uns nur die Weiterfahrt um das Massiv in Richtung Norden nach Cangas de Onis. Nachdem wir das Hochgebiet verlassen, geht es wieder in die Klammenschluchten auf kurviger schmalen Straße voran. Nur diesmal bergab. Hupen vor jeder Kurve ist unerlässlich, die Straße ist zu schmal. Es geht voran, meist im zweiten Gang ohne Betätigung der Bremse, das schont Material und Motor und gibt uns viel Zeit, das ständig wechselnde Panorama zu bemerken und aufzunehmen.

In tiefer walddreicher Schlucht entdecken wir gegen 20.00 Uhr rechts der Straße das kleine Hotel „Ponte Vidosa“\*\*. Direkt an einer Wildbach-Brücke über einer tiefen Schlucht schmiegt es sich unter einem eigenen Wasserfall an die Felsen der Schlucht. Wir sind mit 2 Autofahrern die einzigen Gäste heute. Das saubere Haus gefällt uns, ist mit Aufzug unter anderem geschmackvoll und modern restauriert. Die Zimmer hübsch und sauber, das Restaurant ansprechend, die öffentliche Bar gut sortiert. Wir zahlen € 66,- für das Doppelzimmer mit DU/WC, inklusive Abendessen und Frühstück. Nachdem die Motorräder sicher geparkt und verschlossen sind, wird Annegret in Fahrbekleidung unter die warme Dusche gestellt und komplett abgeduscht, sodass der Straßenschmutz bequem von der Fahrbekleidung abgespült werden kann. Danach machen wir es uns im Restaurant gemütlich, Glasaal (Angulas) mit Rührei, frische Forelle aus der Schlucht, gepökelte Schweinestelze, Marzipantorte und Kaffee, dazu kühlen Rioja-Rosado. Die gut 140 km schwierigen Bergstraßen zum Tagesausklang haben uns für heute richtig müde gemacht. Morgen ist Pfingstsonntag und wieder liegen interessante Kilometer vor uns. Um 23.00 Uhr schließen wir in den bequemen Betten unsere Augen.

#### Sonntag, 4. Juni

Cangas de Onis – Porto de Barqueiro/Galizia  
321 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 26° C.

**E**rst um 10.00 Uhr werden wir heute am Frühstückstisch gesehen, Milchkaffe und Kuchen. Unter dem ruhigen Rauschen des Wasserfalles haben wir tief und fest geschlafen. Gegen 11.00 Uhr drehen sich unsere Pneu bereits talabwärts nach Cangas. Teilweise ist die Landschaft denen der Dolomiten nicht unähnlich, die Berge jedoch nicht so bizarr. Kaum Touristen in dieser Jahreszeit trüben

das Bild. In den tieferen Lagen kommen Vergleiche mit den Waliser Alpen auf. Die Picos de Europa verlassen wir bei Cangas de Onis. Der noble Ort verfügt über eine intakte Flussbrücke aus Römerzeit, die begehbar ist. Die kleine Stadt macht einen recht wohlhabenden Eindruck auf uns. Es ist Pfingstsonntag, die Kirchen sind übertoll und die Polizei hat an einigen Straßenkreuzungen die Verkehrsregelung übernommen. Schnell entfliehen wir dem Geschiebe der Stadt. Auf gepflegter Straße fahren wir bis Oviedo abseits der Küste. Dann nordwärts nach Aviles, wo wir die Küstenstraße erreichen.

Viele Leuchtfeuer entlang der Küste warnen die Schifffahrt vor der felsigen Steilküste und den vorgelagerten Untiefen. Auf dieser Leuchtturmroute rollen wir westwärts durch Luarca mit seinem schönen Hafen in einer malerischen Bucht. Wenig später folgt Ribadeo. Hier verlassen wir Asturien und haben die Provinz Galizien erreicht. Unsere Route führt uns fast ausschließlich auf hoher Felsenküste parallel zum Kantabrischen Meer. In den Barrancos (Schluchten) führen kleine Straßen zu feinsandigen Buchten herunter, die zum Schwimmen und Tauchen einladen. Hier liegen auch die kleinen, aber kräftigen Reusenfischerboote für den Krustentierfang vor Anker. Es herrlich windgeschützt und wird mittags gemütlich warm. Oberhalb der Felsküste wechseln sich saftige Wiesen und fruchtbare Felder mit Eukalyptuswäldern ab. Wenn wir durch einen Wald fahren, ist es angenehm kühl im Baumschatten und duftet frisch nach Eukalyptusöl. Ursprünglich wurde der australische Baum gepflanzt, um ein rasch wachsendes Hartholz für die vielen Möbelfabriken zu ernten. Mittlerweile ist der Nutzen stark umstritten. Der Baum laugt das Erdreich aus und bietet keinen Lebensraum für einheimische Waldtiere, da sich kein Unterholz bildet. In den kleineren Meeresbuchten sind vielfach Ferienanlagen mit zusätzlichen privaten Wochenendhäusern gebaut. Wir sehen Tennisplätze und hübsche Pool-Landschaften. Viele Bauernhöfe werden als Freizeit-Fincas wieder instandgesetzt oder auch nur modernisiert. Vom Wohlstand und der Ruhe dieses Landstriches sind wir angenehm überrascht. Viele Objekte sind zu mieten oder auch zu kaufen. In den größeren Buchten finden wir pittoreske Fischerorte, wie aus dem Bilderbuch.

Als wir am malerischen Hafen von Porto de Barqueiro halten, gefällt uns das schöne Ambiente. Wir beschließen, die Nacht hier zu verbringen. Es ist 17.30 Uhr als wir im Hafenhôtel „O Forno“\*\* unseren Zimmerschlüssel in der Hand halten. € 35,-

Doppel/DU/WC, ohne Frühstück. Das Zimmer groß, sauber und kühl mit Marmorboden und großzügigem Bad, die Betten fest. Das große Fenster mit schönem Blick auf den kleinen gepflegten Hafen und unsere getreuen eisernen Fahrtgenossen. Einträchtig stehen sie nachts nebeneinander am alten Hafenkai. Es ist noch Zeit, bis um 20.00 Uhr die Hotelküche öffnet. Bis dahin lassen wir uns ein Glas galizischen Wein schmecken, schreiben unsere Eindrücke in die Reisekladde und werden pünktlich von der Wirtin zu Tisch gebeten. Annegret entscheidet sich für den Seehecht, Volker für gegrillte Krake und der lokalen Spezialität, einem Eintopf aus Kutteln mit Kichererbsen. Sehr schmackhaft! Später am Hafen weht ein frischer Wind und wir ziehen uns bald zurück. Die Seeluft streicht in die offenen Zimmerfenster und das Meeresrauschen lässt uns nach kurzer Zeit fest schlafen.

Montag, 5. Juni

Porto de Barqueiro – Fisterra/Galizia

307 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 31° C.

U nseren Milchkaffee mit Schinkentoast haben wir um 10.00 Uhr in einer nachbarlichen Hafentaverne. Kurze Zeit später rollen wir zum Kap Ortegal, dem Nordwestkap bei Cedeira, und besuchen den wichtigen Leuchtturm. Eine abenteuerliche Straße führt zu ihm hinunter von den Bergen. Sein gewaltiger Lichtkegel reicht über fünfzig Kilometer auf das Atlantische Meer hinaus. Von einer dortigen Weiterfahrt an der Westküste raten uns Einheimische ab, die wir nach dem Weg fragen. Die Straße sei zu schlecht. So entscheiden wir uns für den Hauptweg nach El Feroll, von dort wollen wir das galizische Ballungszentrum schnell hinter uns lassen und nehmen die Ringautobahn um El Feroll und La Coruna bis nach Carballo. Heute wird uns so richtig warm in unseren schwarzen Fahrjacken und -hosen. Sobald wir wieder an der Küste sind, kühlt uns der frische Wind vom Mittelatlantik.

Die Straße verläuft nun etwas entfernt von der Küste und Volker fährt im luftigen T-Shirt. Annegret bleibt standhaft. Auch wenn es furchtbar schwerfällt. Die Straße wirkt endlos auf uns, als wir erhitzt nach weiteren vierzig Kilometern Fisterra erreichen. Am Ortsende in Richtung Kap Finisterra gefällt uns das Hotel „Ancora“\*. Die Lage ist gut, das Haus pico-bello frisch und sauber und ein Fischrestaurant direkt vom Hotelchef betrieben im Erdgeschoss. Für das unklimateisierte Zimmer zahlen wir € 25,- Doppel/DU/WC, Frühstück inklusive, das ist der Übernachtungspreis für Pilger. Wer sich hierher verirrt,

kann nur ein Pilger sein! Die letzte Etappe des Jakobsweges bis zum Kap führt direkt am Hotel vorbei. Es ist das letzte Hotel vor dem Landesende am „Cabo Finisterre“. Von hier aus machen sich allabendlich die Pilger aus ganz Europa zum Sonnenuntergang auf die letzte Etappe ihrer beschwerlichen Reise nach Santiago de Compostela. Es ist ein Relikt aus alter Keltzeit, wenn hier zum Sonnenuntergang die Kleidungsstücke der Pilger verbrannt werden, was den Eintritt in das neue, von Sünden gereinigte Leben symbolisieren soll.

Am Leuchtturm finden wir dann auch die letzte Wegmarke mit der Jakobsmuschel und Wegkilometer 0,0. Vorher haben wir uns im Hotelrestaurant am frischen Kalmar, gegrillt, einer Fischsuppe und einer Meeresfrüchtesuppe gütlich getan. Um 22.05 Uhr machen wir uns mit einer BMW auf zum Leuchtturm. Unsere Maschine hüpfert mit Leichtigkeit bergan zum Leuchtturmfelsen. Unterwegs überholen wir die Pilger, die sich sputen müssen. 22.20 ist die Sonne fort und wir beobachten das Treiben am keltischen Kap der Todesküste. Die Bezeichnung „Todesküste“ stammt aus der Zeit der entdeckenden Seefahrer und weist auf die unzähligen Schiffsunfälle hin, die sich hier bei Legerwall und Sturm abgespielt haben. Kurze Zeit später sind wir wieder im Hotel, sitzen noch bis Mitternacht im Freien an der Straße bei perlendem Vinho verde und kaltem Mineralwasser und sprechen lange über unsere Erlebnisse und Eindrücke. Es will nicht abkühlen an diesem Abend. Im Hotelzimmer ist es sehr warm und wir schlafen unruhig in dieser Nacht.

#### Dienstag, 6. Juni

Fisterra – Esposende/Minho

319 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 35° C.

**K**urz vor 12.00 Uhr am Mittag rollen heute die Räder mit uns an der herrlichen galizischen Küstenstraße gen Süden. Hinter jeder Kurve wirkt ein neues Küstenszenario auf uns ein. Dann nehmen wir die kleine schmale Bergstraße bis Noia, dann auf der Autovia an der Auswandererstadt Vigo vorbei und wieder auf die Küstenstraße bei Baiona. Die Landschaft an der Küste ist merklich trockener und felsiger geworden. Direkt am Flutsaum rasten wir in einem urigen, einfachen Grillrestaurant auf Betonstelen über der Brandung für € 11,- mit Schinken- & Käsetoast, viel Tomatensalat mit Zwiebeln. Dazu einiges an Mineralwasser. Wir wollen Portugal mit der Fähre über den Fluss „Minho“ erreichen und haben es nicht mehr weit bis zur spanisch-portugiesischen Grenze.

Das Fährboot wartet auf uns und wir zahlen € 3,- pro Maschine für die Überfahrt von ca. 15 Minuten Dauer über den Grenzfluss. In Portugal angekommen, bleiben wir auf der Küstenroute. Kurs Süd bis Viana do Castelo. Hier wühlen wir uns durch den Feierabendverkehr. Wir sehen in der Stadt sehr viel alte Bausubstanz im typischen Kolonialstil, mit Azulejos geschmückte Fassaden und stählerne Balkongitter. Da die alte Eiffel-Brücke aus Stahl über den Rio Lima wegen Renovierung gesperrt ist, müssen wir einen Umweg fahren. Wir lernen, dass die Hotels in Portugal entlang der Straße spärlicher gesät sind und häufig unansprechend aussehen. So müssen wir heute länger suchen und finden relativ spät etwas im schönen Seebad Esposende. Dort folgen wir der Wegweisung zum Hotel „Suave Mar“\*\*\*\*\*. Hier erhalten wir ein schönes großes Doppelzimmer mit gutem Kingsize-Bett, riesigem Marmorbad und einem Frühstücks-Buffet für € 51,-. In einem Straßencafé sitzen wir noch 2 Stunden und genießen den lauen Abend am rauschenden Atlantik.

#### Mittwoch, 7. Juni

Esposende – Porto/Douro

62 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 33° C.

**N**ach einem guten Frühstück sind wir in voller Montur auf unserer Weiterfahrt in Richtung Süden. Wir haben die N16 gewählt, die uns direkt in die City von Porto führen wird. Der Verkehr ist erträglich und die Fahrer größtenteils recht rücksichtsvoll und freundlich. Dafür ist es sehr warm. Im Stadtteil Boavista entdecken wir ein dezentes Hinweisschild auf unser Hotel „Residência Brasília“\*; wir folgen der Wegweisung und haben um 12.30 Uhr unser Ziel ohne Probleme erreicht. Es handelt sich um ein altes, vornehmes Stadthaus, das vor Jahren zu einem kleinen Hotel umgebaut worden ist. Die großen Zimmer mit enormer Deckenhöhe sind jetzt aufgeteilt und Dusche/WC mit viel Geschick eingebaut. Eine blank polierte Messingtreppe mit mittigem rotem Treppenläufer begrüßt uns und unsere Motorräder stehen in einer verschließbaren Garage im Innenhof des Hotels. Diesen Charme vergangener Epoche bezahlen wir mit € 41,- pro Nacht Ü/F. Dafür erhalten wir eine Suite mit Salon, großem Bad und einem Schlafzimmer im Stil der 20er Jahre. Die Sonne knallt heftig auf die stark verdunkelten Fenster. Einen Deckenventilator gibt es nicht, aber dafür ein großes modernes Klimagerät mit Fernbedienung an der hohen Zimmerwand. Das ist schön und binnen weniger Minuten ist

es im Zimmer angenehm auszuhalten. Für unseren Stadtbummel ist es noch zu heiß. Daher ruhen wir bis 16.00 Uhr auf den Betten und machen uns dann zu Fuß auf den Weg zur Altstadt und zum Fluß Douro, der Lebensader der Stadt und Region.

Die Stadtarchitektur erinnert überall an vergangene Zeiten mit bester wirtschaftlicher Lage. Die Baustile aus kolonialer Zeit in Angola, Macao oder Brasilien findet sich hier an jeder Straßenecke wieder. Die Wohnungshäuser mit den vielen gusseisernen Balkonen strahlen einen schrullig-verlebten Charme aus. Die Balkons sind dicht bestückt mit südländischen Topfpflanzen, die sich in der warmen Sonne prächtig entwickeln. Unzählige Bodegas in den schmalen Gassen laden zum Verweilen in den kühlen Kellern ein, die Straßencafés sind gut besucht. Der Weg vom Rathaus zum Fluss ist architektonisch hochinteressant und führt u. a. auch am Stadtbahnhof vorbei, dessen Eingangshalle mit großen Bildern portugiesischer Geschichte geschmückt ist. Sie sind zusammengesetzt aus tausenden kleinen blauen Kacheln, den so genannten „Azulejos“, einer Art des Wandschmuckes aus vergangener Maurenzeit. Wir befinden uns am nördlichen Douro-Ufer und durchstreifen das Altstadtviertel „Ribeira“. Das Südufer wird beherrscht von den Lagerkellern der Portwein-Hersteller. Große Kellerhäuser beherrschen hier das Stadtbild. Auf den Dächern erkennen wir die vielen Werbe-Neons der weltbekannten Portwein-Markennamen. Hier wird der Traubenmost aus dem oberen Douro-Tal angeliefert und ausgebaut. Er reift über Jahre in den Stadtkellereien, bevor er mit Branntwein verschnitten und in Flaschen abgefüllt wird. Schon immer haben sich die Engländer für den Wein aus Portugal interessiert. Um dieses begehrte Getränk haltbar zu machen für langen Transport und Lagerung, wurde Brandy zugesetzt. Das kam zweifelsfrei der alkoholischen Wirkung zugute, gefiel offensichtlich den Konsumenten und hat daher bis heute unveränderte Tradition. In einer kleinen Espresso-Bar trinken wir an der Straße einen Milchkaffee und beobachten das rege Treiben an beiden Flussufern. Hoch über uns queren einige Bahn- und Straßenbrücken das tief eingeschnittene Flusstal. Es ist Feierabendzeit und die Menschen hasten zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Wir verweilen noch ein wenig, bevor wir uns mit einem Stadtbus auf den Rückweg zu unserem Hotel machen. Dicht hinter der Haltestelle, unweit vom Hotel, finden unsere müden Füße noch den Weg in eine typische Bodega mit langem, poliertem Tresen. Dort zischen wir den köstlich-kühlen „Vinho verde“, einen leicht moussierenden Weißwein aus grünen, unreifen Trauben. Das ist das

richtige Getränk für den warmen Abend und wir halten es in der Bar etwas länger aus, bis wir nach kurzem Fußweg zum Hotel in die Betten sinken.

Donnerstag, 8. Juni

Porto – Covilha/Beira

347 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 36° C.

Um 10.00 Uhr beginnen wir mit dem Frühstück und beratschlagen über den weiteren Reiseverlauf. Wir werden von hier aus nicht mit dem Schnellzug nach Lissabon fahren. Es ist einfach zu heiß. Auch Coimbra mit dem Krad muss der Wärme weichen. Es ist nicht machbar mit der schweren dunklen Schutzbekleidung. Gegen 12.00 Uhr haben wir Porto in südlicher Richtung verlassen. Überall am Wegesrand wird frisches Obst der Saison angeboten. Die baumfrischen Kirschen sind köstlich und finden reißenden Absatz. Bis kurz vor Coimbra halten wir uns südlich, dann östlich in Richtung Piodao durch die Serra de Acor. Unsere etwas ungenaue Karte macht uns hier schwer zu schaffen. So müssen wir mehrfach nach dem Weg fragen, um dem uralten Schieferdorf auf abenteuerlichen Gebirgsstraßen näher zu kommen. Verbrannte Wälder säumen vielfach unseren Weg, dann wieder tiefe grüne Täler mit Eukalyptuswald. Hoch oben haben wir einen grandiosen Ausblick über die Serra. Abgelegene Bergdörfer schmiegen sich an die kargen Hänge. Dann plötzlich ist der Weg zum Vorzeigedorf Piodao ausgeschildert. Tief hinunter in ein verbranntes Tal führen uns die einspurigen Serpentinaen. Dann liegt das Örtchen verwinkelt vor uns. Kleine Schieferhäuschen angeschmiegt an steilem Berghang geben ein verträumtes Bild ab.

Doch trägt leider der Schein. Bereits zwei große Souvenirläden verschandeln das hübsche Bild. Mehrere Restaurants warten auf Abendgäste, ein Busparkplatz ist angelegt. Unsere Route führte uns beschwerlich über die Berge hierher. Talwärts gibt es eine neue breitere Anfahrt zu der dreißig Kilometer entfernten Landstraße, -bustauglich-! Hier wollen wir nicht über Nacht bleiben. Das einzige Hotel in Piodao liegt höher am Hang, das Gepäck müssten wir hochschleppen und die Fahrzeuge über Nacht unbewacht stehen lassen. Nein, nach kurzer Pause rollen wir weiter durch das karge Bergland bis nach Covilha, einer alten Wollweberstadt am Rande der Serra de la Estrela, einem großen Naturpark im Gebirge. Die Serra ist hier ein Wintersportgebiet und Sommergäste müssen etwas länger nach einer Unterkunft suchen. Die meisten Herbergen sind geschlossen. So dauert es auch bei uns etwas länger,



bis wir das „Residencial Mikotania“ finden. Für € 40,- erhalten wir ein modernes Zimmer, fensterlos mit verglastem Lüftungsschlitze und schmalen Doppelbett. Das ganze Haus ist im Umbau begriffen und die Eigentümer offensichtlich in jeder Hinsicht überfordert. Doch ist man rührend bemüht um uns und wirklich sehr freundlich.

Beim Abladen des Gepäcks hat sich die Spraydose des Reifensprays punktiert und im Werkzeugzampel eine Mordssauerei hinterlassen. So verschwindet Volker mit dem Zampel unter der warmen Dusche zu Reinigungszwecken. Das spätere Essen unter freiem Himmel schmeckt und ist frisch zubereitet, der Wein ist kalt und die Aussicht über das Tal schön. So sitzen wir bis zur Dunkelheit draußen und verarbeiten das heute Erlebte. Nachts ist es etwas stickig im Zimmer, wir schlafen etwas unruhig, jedoch dennoch relativ fest.

Freitag, 9. Juni

Covilha – Pombal/Tras Montes

267 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 16-34° C.

**F**röhlich werden wir am Morgen durch den Hausherrn begrüßt. Der hat die Frühstücksbrotchen schon belegt und uns sehnsüchtig erwartet. Nach kurzer Zeit sind wir wieder reisebereit und machen uns auf den Weg steil bergan hoch zur Serra de Estrela. Im ersten Gang geht es heftig bergan und nach kurzer Fahrt begrüßt uns ein portugiesisches Skigebiet. Die Hotels sind jetzt geschlossen, und wir suchen nach der Landstraße nach Manteigas. Diese führt uns durch ausgedehnte Gletschertäler langsam bergab. Die letzte Eiszeit vor über 10.000 Jahren hat hier die Bergkuppen rund geschliffen und die tiefen Schluchten angelegt. Die Talsohlen sind immer sehr fruchtbar. Dort leben die Menschen in den Dörfern seit langen Zeiten und bauen Wein und Gemüse an. Dann führt uns unsere Fahrt wieder hoch nach Guarda, einer alten befestigten Grenzstadt zum ewig verfeindeten Spanien. In Trancoso darf man mit dem Motorrad den historischen Ortskern durchfahren. Die mittelalterliche Anlage ist von einer vollständigen Stadtmauer umgeben und die erhaltene Bausubstanz beeindruckend. Es ist Mittagszeit, Siesta! Es ist wirklich niemand auf der Straße zu sehen. Kurz hinter Trancoso gönnen wir uns eine Pause mit Schinkentoast und Milchkaffee, ehe wir uns ins tief eingeschnittene Urstromtal des oberen Dourolaufs herunterschrauben. Unten im Tal blinkt uns der Douro entgegen. Wir sind noch hoch oben, schauen auf die zahllosen Weinhänge an beiden Flussufern.

Der rot-braune Boden mit dem frischen Hellgrün der Weinstöcke bildet einen hübschen Kontrast. Dazwischen die weißen Gebäude der Kellereien mit den roten Ziegeldächern. Das alles im gleißenden Sonnenlicht. Wir tuckern leise im zweiten Gang auf schmaler Asphaltserpentine steil bergab in das tiefe Flusstal. Auf der Höhe des Douro auf der anderen Seite führt eine alte Eisenbahnstrecke gen Westen bis nach Porto.

Teilweise sogar im ersten Gang rollen wir die steilen Hangstraßen herunter bis auf das Flussniveau. Gegenüber die alte Bahnstrecke, auf unserer Seite eine schöne Uferstraße bis nach Pinhao. Dort wollen wir den Douro queren. Ein hübscher, nostalgischer Ort auf der gegenüberliegenden Flussseite mit wohlhabenden Häusern schaut majestätisch zu uns herüber. Doch leider ist die alte Hängebrücke wegen Rekonstruktionsarbeiten vollständig gesperrt. Eine provisorische Flussfähre hat sich gerade festgefahren und eine lange Schlange von Fahrzeugen hat sich bereits aufgestaut. In etwa dreißig Kilometer Entfernung gibt es eine weitere Flussquerung über eine Staumauer mit einem Wasserkraftwerk. Die wollen wir nehmen. Nicht wissend, dass die Uferstraße sich wieder in die hohen Weinberge schraubt und über zwei Bergkuppen führt, bevor es wieder runter zum Fluss geht. Am anderen Ufer angekommen, geht es natürlich wieder genauso lustig steil bergan in die Weinhänge. Nicht weit von hier liegt auch das Traditionshaus der bekannten Weinkellerei von Mateus. Nach endlosen Serpentina haben wir endlich das Gebiet von Tras os Montes erreicht.

Ein Wegweiser an einer kleinen Kreuzung weist uns auf ein „Residencial rural“ (Herberge im alten Stil) in Pombal hin. Den Ort können wir auf unserer Karte nicht finden. Das macht doch neugierig und wir folgen der kleinen Straße ins Nirgendwo. Dann gibt es keine weiteren Wegweiser mehr. Nachdem wir bereits überlegt haben umzudrehen, erreichen wir dann plötzlich das Minidorf Pombal. Keine 500 Seelen, aber ein gepflegtes modernes Hotel mit 19 Zimmern im Landesstil erwartet uns. Die Tochter des Hauses begrüßt uns in gutem Schulenglisch. Wieder einmal sind wir die einzigen Gäste. Das Hotel entpuppt sich als echtes Kleinod. Auch beim Übernachtungspreis ist das zu spüren. Nach anfänglichen € 80,- Ü/F handeln wir den Zimmerpreis auf € 72,- herunter, ein gutes Frühstück ist eingeschlossen. Da wir müde und verschwitzt sind, freuen wir uns auf das heutige Etappenende und schlagen ein.

Nachdem wir uns erfrischt haben, schlendern wir in die nahe gelegene Bodega, dem Lebensmittelpunkt der Einwohner von Pombal. Hier ist heute Abend ein Fußball-WM-Spiel. So wird es ein spannender Abend in einem portugiesischen Bergdorf. Wir probieren den lokalen roten Wein des stolzen Wirtes. „Bodenständig und ehrlich“ wäre wohl das passende Prädikat. Wenig später schaut unsere junge Hotelfin vorbei und stellt uns den Wirt als ihren Vater vor. Kurz darauf streicht der die Segel und überlässt seiner Tochter das weitere Geschäft mit den letzten Abendgästen. Gegen Mitternacht sind wir dann müde in unserem Zimmer verschwunden. Die Zimmerfenster weit offen, so umweht uns ein kühler Nachthauch und lässt uns gut schlafen.

Sonnabend, 10. Juni

Pombal – Pobra de Trives/Galicia

321 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 26° C.

**A**m Morgen erwartet uns die junge Dame bereits am Empfang und stellt uns ihre Mutter vor, der das Hotel gehört. Wir klönen auch nach dem guten Frühstück noch etwas länger und bekommen manche interessante Frage beantwortet. Gegen 10.30 Uhr sitzen wir im Sattel unserer BMWs mit Kurs Nord in Richtung Spanien. Unser Weg führt uns über Murca, Chaves und Vinhais. Bei A Mezquita erreichen wir die Landesgrenze nach Spanien. Hier und heute ein verlassener Schlagbaum der seit ewigen Zeiten konkurrenzierenden und verfeindeten Länder. Auf spanischem Grund befahren wir Orenser Gebiet. Erste Weizenfelder tauchen auf, die bereits jetzt gemäht werden. Buntes Milchvieh auf noch mageren Wiesen ist vereinzelt zu entdecken. Der Weinbau ist nicht mehr ganz so dominierend und die Olivenbäume mögen es lieber wärmer und trocken. Über lang gezogene Höhenrücken führt die Straße dann wieder hinab in die schluchtartigen Täler, in denen sich dann die kleinen Orte ducken. Auch bemerken wir zunehmende Pinienforste, jedoch keine Eukalyptuswälder von Menschenhand gepflanzt. Völlig ungewohnt sind für uns die ersten Wolken am Himmel, als wir hinter A Rua nach Pobra (Pobla, Puebla) de Trives abbiegen. Wieder geht es gut bergan in die kleine Bergstadt. Es ist strukturschwaches Gebiet, was man unschwer in den Orten erkennen kann. Viele Häuser und Läden stehen leer. Die Menschen sind farblos und die Kinder sehen müde aus. Orense ist die nächste große Stadt und gilt als Armenhaus der Region. In Pobra de Trives finden wir trotz genauer Adresse nicht unsere Herberge, das „Casa Grande de Trives“. Nach zweimaliger Ortsdurchfahrt fragen wir am kleinen

Zocalo spielende Kinder. Die deuten auf das Gebäude direkt vor unserer Nase. Ein schmales Haus mit kleinem Durchgang in den großen Innenhof. Dort betätigen wir den schweren bronzenen Türklopfer und werden freundlich begrüßt. Als wir unsere vier kleinen BMW-Koffer auf das Zimmer bringen, ermessen wir erst jetzt die Größe des alten Herrenhauses. Klein und untertrieben zur Straßefront und nach hinten hinaus gewaltig mit großem Atrium nach maurischer Art. Aus dem 16. Jahrhundert ist das Anwesen direkt gegenüber dem Rathaus. Hier müssen einst wichtige und einflussreiche Familien gewohnt haben. Ein freundlicher Mann in den Fünfigern bewohnt das Kleinod mit seiner Mutter. Sechs Zimmer sind bereits vollendet und werden vermietet.

Die Zimmer sind stilvoll mit schönen Antiquitäten ausgestattet, zwei getrennte Betten mit großem und kleinem Baldachin finden wir vor und verfügen über ein riesiges Marmorbad. Die rechtwinkligen und großzügigen Flure sind ebenfalls mit Möbeln aus vergangenen Zeiten dekoriert. Eine alte Bibliothek, voll eingerichtet, mit übergroßem Kanapee und altem Kamin lädt zum Verweilen ein. Ein großer getäfelter Raum mit Kristalllüster und ovalem Esstisch wird morgen unser Frühstücksraum sein. Erst einmal erfrischen wir uns in dem kühlen, alten Badezimmer, bevor wir uns zur Ortsbegehung in Bewegung setzen. Mit einem Restauranttipp unseres Gastgebers versorgt, durchstreifen wir den kleinen Ort. Wir finden das Restaurant, welches leider bis 21.00 Uhr eine geschlossene Gesellschaft bewirtet. So suchen wir weiter und finden in der Nähe unseres Domizils eine kleine Bar mit Restaurant. Es ist bald 18.30 Uhr und der Tresen ist voll mit Bauern, die auf dem Weg vom Feld einen kleinen Drink nehmen, und Senioren, die mit den Jüngeren das Gespräch suchen. Das Restaurant öffnet um 21.00 Uhr, was auf dem Lande völlig normal ist. So befasen wir uns mit dem guten lokalen Weißwein zu 10 Eurocent das Glas zu 0,1 Liter. Das ist führerscheinfreundlich und bringt Geschäft. Immer wieder kommen Farmer herein, nehmen ein Gläschen, schnacken 10 Minuten, hören die lokalen Neuigkeiten und fahren weiter, sind zu zwei- bis dreimal am Tag in der Bar, wissen Bescheid und liefern den alten Männern Berichte vom Acker zum Debattieren. Doch wir sind hungrig und es sind noch fast zwei Stunden bis 21.00 Uhr. Da helfen die kleinen Tapas, kalte oder warme Kleinstgerichte, kleiner als Vorspeisen, mit einem Weißbrot auf einem kleinen Teller mit Zahnstocher servierter Babykrake und Kalmar, gegart in eigener Tinte, köstlich gewürzt und je nach Gegend auch kleinste kalte Fleisch- oder Ge-

müßappetizer. So beobachten wir das lebhaft Treiben am Tresen und probieren 2-3 der angebotenen Barspeisen – einfach köstlich!

Punkt 21.00 Uhr bittet uns die Wirtin an einen kleinen Tisch im separaten Restaurastraum. Eine Speisekarte gibt es nicht, Sie erzählt freundlich, was heute Abend Küche und Keller bereithält, läuft in den Kühlraum und bemustert uns das Angebotene mit einem flachen Teller, auf dem ein rohes, schiefes Rindersteak über den Tellerrand lugt. Das sieht doch gut aus und wir werden nicht enttäuscht. Frischer Salat mit Thunfisch, das Steak mit Kartoffeln und Gemüse, Annegret ein beachtliches Kalbschnitzel, danach der übliche hausgemachte Karamel-Flan und Santiago-Torte zum Nachtsch, dabei großzügig Wein der besseren Sorte und eine liebe Rechnung über 19 Euro total, der gesamte Tresenverzehr inklusive. Mittlerweile ist jeder Tisch im Restaurant besetzt, es ist Sonnabend und die Nacht wird heute lang. An den Tischen herausgeputzte Familien mit Oma & Enkel, die es sich richtig gut gehenlassen. Es wird ordentlich aufgetischt. Gegen 23.00 befinden wir uns müde und satt im Herrenhaus; es brennt noch Licht in der Bibliothek, was aber bald erlischt, als wir im Dunkel der galizischen Nacht behütet durch das alte Gemäuer herrlich entschlummern. Wir sind mal wieder die einzigen Gäste hier in dieser Jahreszeit. Einfach schön!

Sonntag, 11. Juni

Puebla de Trives – Carrizo de la Ribera/Castilia  
304 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 27° C.

**A**m sonnigen und noch kühlen Morgen hat man mit Stolz für uns ein kleines und feines Buffet aufgebaut mit lokalen Spezialitäten, die wir fast alle gern probieren. Der Kaffee ist gut, der alte Raum mit Liebe dekoriert und unsere spanische Bedienung als Hausdame viele Jahre in München gewesen. Gegen 11.00 sitzen wir im Sattel und haben € 49,- für das Zimmer und € 10,40 für 2 Frühstück bezahlt. Die Sonne ist wieder unser fester Begleiter.

Der Inhaber des Herrenhauses gibt uns noch einen guten Tourentipp, dem wir gern Folge leisten, da wir ebenfalls die Absicht hatten, statt Fernstraße die Route durch die abgelegenen Kordilleren zu nehmen. So geht es zuerst in Richtung bis Ponferrada. Dort nordwärts in das Gebiet der Cordilleres bei Toreno. Es geht wieder mal bergan in die Höhe, armselige kleine Orte am Straßenrand, völlig zugestaubt mit schwarzem Schiefermehl. Das dunkle Gestein wird hier an jeder Ecke aus der Erde gehau-

en. Unter Tage wie über Tage und zu Schindeln, Straßensplitt und anderen Produkten verarbeitet. Viele Gruben sind jedoch geschlossen und auch viele Wohnhäuser lange Zeit verlassen. Weiter talaufwärts treffen wir auf zwei völlig verlassene Ortschaften. In Villablino übersehen wir ein kleines, aber wichtiges Umleitungsschild und fahren weiter ca. 30 Kilometer auf der Hauptroute durch die Berge und erreichen bei Huergas eine Straßen-Vollsperrung. Auch mit Pfiffigkeit oder Schläue ist hier nichts zu machen. Wir fragen in einem Gasthof an der Sperrung nach einer Umgehung, die es jedoch nicht gibt. So müssen wir zurück bis nach Villablino, ca. 30 Kilometer, zum Glück auf schöner Strecke durch die Berge. Kurz hinter Villablino muss Volker halten. Es gibt Probleme mit der Kupplung. Die gekonterte Nachstellschraube oder der Ausrückhebel scheint ein defektes Gewinde zu haben. Das Nachstellen und Kontern gelingt jedoch und nach wenigen Minuten und einer Nachdenk-Zigarette geht es weiter mit herrlicher Fahrt nun auf der schmalen Nebenstrecke unserem nächsten Ziel La Magdalena entgegen. Überall blüht prächtig der Ginster hier im schmalen Flusstal des Rio Omana, der unser Begleiter bis zum Etappenziel sein wird und durch Zuläufe von links und rechts aus den hohen Bergen immer breiter wird. Die Bergwiesen sind saftig und die Viehhaltung nimmt zu, je südlicher wir vordringen.

Viele Städter aus Leon und Ponferrada haben sich hier feste Sommerhäuser gebaut oder alte Höfe renoviert und zu rustikalen Fincas ausgebaut. Nachdem wir La Magdalena durchquert haben, fahren wir parallel mit dem Omana in Richtung Carrizo de la Ribera. Uns erwartet ein richtiges Feuchtgebiet. Das Flussbett ist zwar jetzt schmal, doch anhand der breiten Brücken erkennen wir, dass zur Zeit der Schneeschmelze viel Wasser aus den Kordilleren abzuleiten ist. Das freut den Hopfen, der hier gedeiht und an seinen charakteristischen Abspannungen zu erkennen ist. Auch viele Störche leben in der Niederung und nisten reichlich an den treppenartigen Giebeln der Kirchtürme. Mal wieder ein gänzlich anderes Landschaftsbild zum Ende der 2. Tageshälfte. Wir folgen einfach der Straße im Urstromtal bis nach Carrizo, einem Marktflecken, der von den Agrarerzeugern lebt. Mehr als 5.000 Menschen hat der Ort nicht, und so finden wir ohne Probleme unseren heutigen Zielpunkt, die Posada de Marques. Ein ehemaliger Herrnsitz, direkt Wand an Wand erbaut an einem Franziskanerkloster aus dem 13. Jahrhundert. Ein kleiner Nebenarm des Rio Omana wird unter den Klostermauern direkt durch den Garten geleitet und diente im Mittelalter haupt-

sächlich dem Kloster-Necessarium als Zu- und Ab-  
lauf. Noch heute schießt das Wasser geschwinde  
durch den schönen mit hohen Mauern umgebenen  
alten Garten. Hier verbringen wir noch ein bisschen  
Abendzeit nach dem Essen im hauseigenen Restau-  
rant. Es gibt Bachforelle mit Salat und Kartoffeln.  
Es ist in Ordnung, und wir werfen noch einen kur-  
zen Blick auf das umgebende Kloster.

Montag, 12. Juni

Carrizo de la Ribera – Iratxe/Navarra

433 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 36° C.

Nach der gestrigen Etappe schlafen wir fest in  
den alten Betten des Herrenhauses. Gegen  
04.00 Uhr am Morgen reißt uns ein explosionsarti-  
ger Knall aus dem Schlaf und die Notbeleuchtung  
der Posada wird ausgelöst. Direkt über unserem  
Haus steht ein Gewitter vor den Ausläufern der  
Kordilleren und entlädt sich hemmungslos inferna-  
lisch. Gestern Abend schon sahen wir kräftiges  
Wetterleuchten in Richtung Höhenzug. Nun hat es  
in der Nähe eingeschlagen und der ganze Ort ist in  
völlige Dunkelheit gehüllt. Frisch ist es draußen  
geworden, und wir lassen die Fenster zum Atrium-  
garten offen, umgeben von den alten hohen Klos-  
termauern.

Zum Frühstück um 09.00 Uhr sind wir wieder die  
einzigen Gäste. Eine kleine Gruppe von Pauschal-  
Radfahrern aus Amerika ist bereits im Aufbruch be-  
griffen. Ihr Frühstückstisch ist fast unberührt, wie  
auch schon gestern Abend, wo wir Gelegenheit zur  
Beobachtung der Gruppe beim Abendessen hatten.  
Es gab Suppe, Forelle blau und Früchte. Bis auf die  
Früchte wurde kaum etwas probiert, geschweige  
denn angerührt. Die unfiletierten Fische gingen aus-  
nahmslos in die Küche zurück. Der aufgeblasene,  
spanische Reiseleiter erzählte beim Essen in  
schlechtem Englisch eine Anekdote nach der ande-  
ren und hatte damit sein Grüppchen völlig verunsich-  
ert. So wird es nur verständlich, wenn viele Ame-  
rikaner bei Gesprächen über die „Alte Welt“ eine  
Gänsehaut kriegen und lieber im eigenen Lande  
bleiben. Als wir unser Zimmer mit € 75,- ÜF be-  
zahlt haben, satteln wir die BMW-Motorräder, die  
die Gewitternacht im Innenhof überdacht verbrin-  
gen durften. Nach kurzer Zeit erreichen wir die gro-  
ße Stadt Leon, wo uns noch einmal das bekannte  
Gewitter vorkriegt. Es ist zum Glück mittlerweile  
kraftlos und wir fahren einfach weiter. Bald wird es  
sehr warm und der Himmel wolkenlos, als wir Leon  
hinter uns lassen und die Ebene durchfahren.

In Calzada del Coto treffen wir auf den südlichen  
Jacobsweg und etliche Pilger kommen uns entge-  
gen. Die eigentliche Pilgersaison hat gerade erst be-  
gonnen. Hier führt der Fußweg nach Santiago de  
Compostela vielfach entlang stark befahrener Fern-  
straßen, teilweise auf oder direkt neben der Stand-  
spur. Erbarmungslos schlucken die Pilgerfreunde  
den Staub der Fern-Lkws und werden vom Fahrt-  
wind gebeutelt. Dann trennt sich der Pilgerpfad in  
Sahagun wieder von uns und führt auf verwunsche-  
nen uralten Wegen abseits der Magistralen durch al-  
te und verfallene Dörfer mit Rastherbergen für die  
Pilger. Dort gibt es für eine Nacht einen Sonderpreis  
für die erschöpften Wanderer, die meist mittags  
schon die knappen Zimmer belegen müssen. Außer-  
dem ist es am Nachmittag sehr warm bis in den  
Abend hinein. So beginnen die Etappen der Pilger  
meist morgens sehr früh und enden am späten Mit-  
tag. Dann beginnt die Rekreatiionsphase der Wall-  
fahrer auf zwei Beinen.

Skurrile Gestalten begegnen uns: ältere Männer in  
abgerissener Kleidung, lange wallende Bärte,  
Schnürsandalen und das Wahrzeichen, die halbe  
Schale der Jakobsmuschel um den Hals oder an der  
Kleidung befestigt, den Pilgerstab in der Hand und  
ca. 10 Kilogramm Gepäck auf dem Rücken. So  
geht's in vielen Tagesetappen gen Westen, je nach  
Startpunkt bis über 2.000 Kilometer. Von Zeit zu  
Zeit werden kirchliche und klösterliche Kontroll-  
stellen angelaufen. Hier gibt es dann die notwendi-  
gen Stempel für den Pilgerpass. Das begehrte offi-  
zielle Zertifikat der katholischen Kirche gibt es  
dann am Ziel in Santiago de Compostela, wenn kein  
Kontrollstempel fehlt! Unsere Fahrt zur Tagesmitte  
führt durch Kastilien, einer jetzt knochentrockenen  
Ebene, wo gerade mit der Ernte der Weizenfelder  
begonnen wird. Auch der Hafer ist fertig und der  
Roggen fast erntereif. Zur Mittagszeit fährt Volker  
im T-Shirt und wir machen eine kurze Rast in einer  
Pilgerherberge in Melgar de Fernamental. Schon um  
14.00 Uhr sind die Zimmer ausnahmslos belegt und  
die Männer machen es sich auf der Terrasse an der  
Straße mit kalten Getränken gemütlich. Ja, so schön  
kann Pilgerleben sein, wenn man Pensionär ist und  
die Zeit nicht drängt. Die Wanderer erleben einiges  
auf ihrem Weg, und so gibt es vieles an Tipps ge-  
genseitig zu erfahren und weiterzugeben. Nach ei-  
nem gefüllten Brot mit Käse und Schinken und ei-  
nem Milchkaffee geht es weiter in Richtung Burgos  
und Logrono. Ab Santo Domingo de la Calzada  
durch das Gebiet Rioja. Die Szenerie des uns umge-  
benden Geländes hat wieder gewechselt.

Hier hinter Burgos schwinden die großen Feldflächen. Es wird grüner, die Berge rücken näher. Gemüsegelder mit weitläufigen Irrigations-Systemen, denen römische Aquädukte als Vorbild dienten, sehen wir links und rechts der Straße. An den kleinen Dörfern führt die neue Fernstraße vorbei. Wir müssen abbiegen, um durch die verschlafenen Flecken zu rollen. Fast ausnahmslos alte Menschen sitzen klönend vor den Häusern. Etliche Wohngebäude verlassen. Die Flucht der jungen Leute in die Bal lungszentren ist deutlich allerorten zu spüren. Das Kupplungsspiel an Volkers R75/6 wird langsam wieder größer und wir führen ein Telefonat mit Knut Gerken in Rethwischdorf zwecks eventueller Vorbeugungsmaßnahmen. Immerhin sind wir fast 3.000 Kilometer von zu Hause entfernt. Noch ist der Druckpunkt spürbar, aber unnötiges Schalten wird ab jetzt vermieden. Je näher wir an die äußeren Ausläufer der westlichen Pyrenäen kommen, desto fruchtbarer wird der rote Boden und es gibt deutlich mehr Niederschlag. Es ist das Gebiet der Rioja-Rebe, welches wir gegen 16.30 erreichen. Niedrige Weinstöcke auf jedem freien Quadratmeter. Hübsch der Kontrast der tiefgrünen Pflanzen zum roten Boden und den weißgekalkten Häusern der Winzerhäuser und Kellereien.

Die Pilgerstadt Estella soll heute unser Endpunkt sein. Gegen 18.30 Uhr rollen wir durch die moderne Stadt, etwa vergleichbar mit der Größe Flensburgs. Man ist hier nicht auf Touristen eingestellt und das Hotelangebot ist begrenzt und überwiegend im gehobenen Segment. Das merken wir schnell. Wo wir fragen, holen wir uns eine Abfuhr. Die Stadt sei voll mit Pilgergruppen, heißt es an den Rezeptionen, wo wir verschwitzt und staubig nach einem Zimmer fragen. Wir werden letztlich zu einem Hotel ca. 5 Kilometer vor der Stadt nach Iratxe geschickt. Annegret fragt in dem netten Hotel nach einem freien Zimmer und wird abgewiesen. „Fully booked“ heißt es! Iratxe-Kloster ist ein eigener Wallfahrtsort mit großer Vergangenheit. Aus Dankbarkeit über eine gewonnene Auseinandersetzung hat eine vergangene politische Größe einen Brunnen spendiert, aus dem zu bestimmter Zeit im Jahr bis zu 5.000 Liter Rioja-Wein gepumpt werden und gratis an die dankbar, durstigen Kehlen abgegeben wird. Daher weht der Wind!!! An der Rezeption empfiehlt man uns den örtlichen Campingplatz mit Hüttenverleih. Es ist nach 19.00 Uhr und wir fahren dorthin. Für € 53,70 vermietet man uns eine nette, moderne Hütte mit zwei Schlafzimmern, Wohnraum, Küche, Bad und Veranda. Bettzeug und Handtücher sind nicht zu mieten, jedoch haben wir ein Handtuch und Tempotücher mit. Schlafen müssen wir eben in Un-

terwäsche. Die Restauration des Campingplatzes spricht uns nicht an und so müssen wir uns nach der erfrischenden Dusche beeilen, denn der Laden des Platzes schließt um 20.00 Uhr. Wir versorgen uns mit dem Nötigsten für den Abend und machen es uns auf der Veranda bequem.

Wenig später rollen drei moderne BMW R1200R aus Ungarn vor die Tür unserer Nachbarhütte. Schnell kommen wir ins Gespräch, denn die jungen Männer sprechen fließend Deutsch. Sie sind auf dem Weg von Budapest nach Galizien und klagen über große Verständigungsprobleme ohne Englischkenntnisse. Das können wir nachvollziehen. Deutsch wird in diesen nichttouristischen Regionen kaum verstanden. Die Englischkenntnisse bei jungen Spaniern sind meist äußerst mäßig. So machen ein paar spanische Brocken das Reisen erheblich einfacher. Da der Shop bereits geschlossen ist, bleibt den jungen Männern nur die Bar im Dorf. Dorthin sind sie dann auch bald hungrig entschwunden und kommen erst nach Mitternacht wieder, als wir bereits in unserer Hütte mit offenen Fenstern nach Schlaf suchen. Starker Wind bläst von den Hügeln herab durch unser Domizil und gegen Morgen gibt es einen kühlenden Guss vom Himmel. Volker hat sich am Abend noch einmal den Ausrückhebel der Kupplung betrachtet und vorher schnell den parallel verlegten Ersatz-Kupplungszug gewechselt. Am alten Zug sind aber keine Beschädigungen feststellbar. Jedoch ist die Kontermutter-Einstellschraube lose und wir denken nach ihrer Fixierung, das könnte das Problem der Spielveränderung gewesen sein. Ist doch der rückwärtige Getriebedeckel erst vor gut 2 Wochen bei Strauß & Gerken ausgewechselt worden.

Dienstag, 13. Juni

Iratxe/Navarra – Alquezar/Aragon

391 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 30° C.

Die Budapester Jungs mit ihren ultraleisen BMW 1200 sind vor uns fast geräuschlos vom Platz gefahren. Die Sonne ist auch wieder da, und wir gönnen uns einen Milchkaffee im noch leeren Restaurant des Campingplatzes. Gegen 10.30 Uhr rollen wir Richtung Pamplona. Den Autobahnring haben wir vor 12.00 Uhr erreicht und haben Probleme, die richtige Abfahrt nach Nordnordost zu finden. Das kostet uns fast eine Stunde, bis wir nach mehreren Auskünften auf der richtigen Ausfallstraße sind.

Die Beschilderung in dieser dreisprachigen Ecke Spaniens ist einfach fremdenfeindlich und ungepflegt. Doch steigt unsere Laune schon wieder, als wir Groß-Pamplona in Richtung Roncesvalles verlassen. Bald schon geht es merklich bergan durch die Vor-Pyrenäen. Hier auch auf spanischem Gebiet haben die kleinen Dörfern alpinen Charakter mit südländischem Flair. Endlich haben wir wieder aufregende Bergstraßen unter unseren Metzler-Pneus. Erstes Ziel ist der uralte Pyrenäenpass von Roncesvalles. Hier kommen uns die vielen Pilger fröhlich entgegen auf dem westlichen Weg nach Santiago. Kein Wunder, gestärkt von den kirchlichen Einrichtungen und der Herberge am Pass geht es lustig bergab in kühler Bergluft. Die armen Teufel wissen ja gar nicht, was für eine Quälerei noch vor ihnen liegt, bevor die Sonne am Cap Finisterra untergeht. Kurz vor Roncesvalles am Kamm der West-Pyrenäen biegen wir in westlicher Richtung ab und haben uns für die anspruchsvolle Straße direkt unterhalb des Pyrenäenkamms entschieden. Wir brauchen nur blind dem Verlauf zu folgen und sind immer auf der richtigen Route zu unserem abendlichen Etappenziel hinter Huesca.

Doch die Straße hat es wirklich in sich. Die Zeit vergeht und wir schrauben uns auf schmaler und kurviger Bergroute immer wieder hoch, über die Kämme runter, durch die Täler und Dörfer und gnadenlos wieder auf Serpentin in luftige Höhen oberhalb der Baumgrenze.

Den Waliser Alpentälern nicht unähnlich genießen wir die Natur. Vereinzelte Berghöfe und Alpenvieh auf den Almen. Es duftet nach Bergblumen und reifen Kräutern. Die Sonne fehlt natürlich nicht und es kann uns nicht besser gehen. Die Motoren laufen perfekt und die Gummikühe hängen „gführig“ am Gas. Immer wieder geht es langsam im zweiten Gang ohne Bremsbetätigung blubbernd steil bergab, häufig liegt Sand oder Geröll auf der Fahrbahn oder auch vereinzelt Steine unterschiedlicher Größe, die sich von den steilen Felswänden gelöst haben und auf die Straße herabdonnern. Leitplanken braucht man hier nicht, denn wer hier rast, lebt ohnehin nicht mehr lange Zeit. Ein kurzer Druck auf den Hupenknopf ist hier vor scharfen Kurven wichtig. Immer wieder kommen uns die Bauern in zügiger Fahrt der Ortskundigen mit ihren breiten Schleppern entgegen und nehmen dabei die ganze Fahrbahnbreite ein. Durch die viele Zickzackfahreien machen wir nur langsamen Bodengewinn in östlicher Richtung, umfahren mehrfach große Stauseen, Wasserreservoirs für das trockene Flachland und die Städte.

Annegret auf der 60/5 macht eine ausgezeichnete Figur auf dem 35 Jahre alten Fahrzeug. In sicherem Abstand zieht sie gleichmäßig den von Volker vorgefahrenen Kurs nach und taucht zuverlässig hinter jeder Kurve in Volkers Rückspiegel auf. Nicht kleinzukriegen ist diese optimale Mischung aus Ross und Reiter. Hier macht sich ein handliches, ausgereiftes Motorrad mit der nötigen Kraftreserve und ohne Sozius und wenig Gepäck mit tiefem Schwerpunkt positiv bemerkbar: wir werden nicht lahm und kaum müde. Atemberaubende Felsformationen direkt am Weg und teilweise etwas entfernt erzwingen einen Fotohalt nach dem anderen. In Huesca sind unsere Tanks fast leer, Annegret hat bereits den Reservehahn aktiviert, als wir auf die Tankstelle rollen. Hier in den Bergen machen sich die aufwendigeren Unterdruck-Vergaser der 75/6 im Benzinverbrauch positiv bemerkbar, BMW R75/6 mit 5,3 l/100 km, BMW R60/5 mit 6,5 l/100 km. Es ist fast 18.00 Uhr und wir wollen noch nach Alquezar, unserem maurischen Bergdorf in der Sierra de Guera. So schwingen wir uns wieder auf die Getreuen und finden ohne Probleme die schmale einspurige Straße zu unserem Bergdorf am Fuße der oberen Pyrenäen. Hier regnet es weniger, die Regenwolken bleiben auf der französischen Nordseite des Gebirgszuges stehen und regnen sich dort ab. Nur zur Zeit der Schneeschmelze kommt hier viel Wasser von den Hängen. Dieses Wasser hat in ewigen Zeiten wilde Canyons in die Oberfläche geschnitten. So bleibt manchmal, in der Mitte umflossen vom jährlichen Schmelzwasser, eine Hügelspitze stehen. Ein wunderbarer Siedlungspunkt und eine natürliche Festung oben auf der Spitze. Hier wächst Olive, Aprikose, teilweise Pfirsich und Kirsche. Zwiebel, Lauch und Bohnen bilden die Grundversorgung mit Gemüse. Vereinzelt lässt sich auch hier die Weinrebe kultivieren, vielfach mit großem Erfolg.

Ein solches klassisches Dorf ist unser Alquezar, erbaut aus Adobe-Lehmziegeln am Fuße einer Maurenburg mit über tausendjähriger Geschichte. Die Moschee dort oben wurde nach der Rückerobung durch die Goten ein Kloster. Baulich hat sich im Ort seit Jahrhunderten wenig verändert. Die Gässchen reichen gerade für Esel- oder Ochsenkarren, für PKWs gesperrt, nicht jedoch für Motorräder. Doch auch versierte Kradfahrer kommen irgendwann an ihre Grenzen. Die Gassen sind so steil und winklig, dabei die Felsplatten in Jahrhunderten blank geschliffen, dass Annegret kein Risiko eingeht und sich bei Volker auf die Maschine setzt und so zum Hotel fährt. Dann holt Volker die zweite

Maschine zur Villa de Alquezar\*\* nach. Wir haben nichts vorgebucht und haben wie erwartet Glück. Es gibt freie Zimmer, das Doppel zu € 57,- ÜF. Das moderne Haus ist äußerlich im alten Stil rekonstruiert, inwendig mit allem modernen Schnickschnack ausgestattet. Das haben wir nicht erwartet. Hier wurde für anspruchsvollere Individualtouristen punktgenau und erfolgreich investiert. Auch geschichtlich wird was geboten: Sancho Ramirez (1035-1067), aragonischer König auf der Flucht, konnte sich hier erfolgreich seinen maurischen Verfolgern entziehen und versteckt überleben. Wir erhalten ein schönes großes Doppelzimmer mit Balkon zur Sahneseite: Blick auf Kastell und Kloster.

Die Kräder stehen sicher, die Dusche tut gut; es ist nach 20.00 Uhr, als wir zu Fuß durch die Gassen laufen, auf dem Weg zu einem Restauranttipp der Hausdame. Es ist reichlich Platz an den Tischen im Freien und wir erfreuen uns der vollen Aufmerksamkeit des Besitzers, einem kräftigen Holzfällertyp, der hier in die Berge passt. Das kleine Alquezar erlaubt sich den Luxus, abends für eine Stunde die Burganlage zu beleuchten. So lassen wir uns unseren Schinkenteller, das Entrecote und das Filet mit Salat mit gutem Blick schmecken, der Vino rosado ist eiskalt und trocken. Das Ganze krönen wir mit Kaffee und spanischem Brandy. Das Essen war excellent, das hat auch hier seinen Preis (€ 60,-). Wir haben heute viel gesehen, sind gut voran gekommen und bedanken uns bei unseren wachen Schutzengeln. Nachts müssen wir die Klimaanlage stoppen, wir wollen uns nicht erkälten. Da öffnen wir lieber die Fenster und saugen die kühle Nachtluft ein. Leider gibt es von draußen kleine, stechende Plagegeister. Doch wird unser Schlaf auch mit denen fertig.

Mittwoch, 14. Juni

Alquezar – Saillagouse/Pyrenees-Catalanes  
384 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 36° C.

**D**as Frühstück ist spanisch einfach, jedoch ausreichend und geschmackvoll. Wir lassen uns etwas Zeit damit und sind erst um 11.00 mit drehenden Speichen auf der Bergstraße. Heute geht es noch höher hinaus und herunter, direkt unterhalb der Gipfel zieht sich die Nationalstraße N260 durch das Pyrenäen-Gebirge in Richtung Andorra. Wir kommen langsam voran, da wir häufig halten und das Bergpanorama genießen. Als wir am Nachmittag den Zwergstaat Andorra erreichen, entscheiden wir uns für die Durchfahrt nach Andorra la Villa. Wir befahren das Staatsgebiet aus südlicher Rich-

tung. Es ist ein ansteigendes Bergtal, was nach Norden immer schmaler und höher wird. An seiner breitesten Ausdehnung befindet sich Andorra-Stadt.

Kleine Betonhochhäuser im alpinen Stil, viele Tankstellen, Bierschwemmen und Hotels, ein vermeintliches Eldorado für Einkaufstouristen aus Spanien und Frankreich. Überdimensionale grelle Reklame und Menschengewusel ist für uns Kontrastprogramm pur. So tanken wir hier für 99 Eurocent, kaufen 2 Stangen Zigaretten für je € 12,- und verlassen das Szenario nordwärts durch einen langen Tunnel für € 3,50 pro Maschine. Kurz vor der französischen Staatsgrenze spuckt uns der neue Tunnel am Nordhang der Ost-Pyrenäen aus. Am Grenzübergang wird stark kontrolliert, doch uns winkt man lässig durch. Wir durchfahren noch gut 2 Stunden hochalpines Wintersportgebiet. Alles ruht jetzt im Sommerschlaf. Die Berglandschaft liegt in der frühen Abendsonne vor uns und wir haben auf guter französischer Chaussee eine herrliche und lange Talfahrt vor uns. Kleine gepflegte Orte, dann wieder tiefe Schluchten und steile Serpentina gibt es zum Abschied von den Pyrenäen noch einmal dazu.

Die Berge meinen es wirklich zu gut mit uns. Gegen 19.00 Uhr erreichen wir Saillagouse, einem Luftkur- und Wintersportort im Mittelgebirgsstil. Dort suchen wir unser Haus, das Planotel\*\* direkt im Ortszentrum. Das Hotel ist aus den sechziger Jahren, sauber und ordentlich, garni mit einem großem Schwimmbad. Wenige Zimmer sind belegt, wir zahlen für das Doppel € 53,- ohne Frühstück. Es gibt hier kein Restaurant und man lobt uns zur angeschlossenen Brasserie. Dort verputzen wir ein kleines Steak mit Salat, trinken lokalen Wein, zahlen € 14 pro Person und sind um 22.00 Uhr bereits in den schönen harten Betten verschwunden.

Donnerstag, 15. Juni

Saillagouse – Montbrun des Corbieres/Languedoc  
299 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 31° C.

**N**achdem wir in der Brasserie unseren Käse-Schinkentoast und den Milchkaffee haben, sind wir, wie gestern auch, erst um 11.00 Uhr en route. Wir rollen niedrigtourig talabwärts, wollen aber nicht an die Mittelmeerküste, sondern, „weil Berge fahren so schön ist“, über den westlichen Höhenzug via Molitg-les-Bains herunter ins Land der Katharen. Molitg ist ein bauliches Kleinod, schmiegte sich an den Gebirgshang und träumte von vergangenem Glanz der Grande-Nation. Weiter auf

schmalen Straßen durch ausgedehnte Nadel- und Laubwälder bergab nach Corbieres über Fabrezan. Bergbauernschaft weicht allmählich der Flächenwirtschaft je tiefer wir nach Norden kommen. Von der Kreisstadt Corbieres weiter nördlich zum Weinbauerdorf Montbrun zur „Domaine des Noyers“ der Familie Galy. Monsieur Galy ist überzeugter Öko-Winzer und produziert einen Languedoc Rosé zu € 6,-, einen Blanc zu € 11,- und einen Rouge Reserve zu € 18,- bzw. € 22,-. Der Rotwein ist mehrfach prämiert und Herr Galy ist zu Recht stolz darauf. Mutter und Tochter kümmern sich intensiv um die Hauswirtschaft und um die wenigen Gäste. Vier Doppelzimmer werden vermietet zu je € 72,- inkl. Halbpension. Wir ruhen zwei Stunden am Nachmittag, checken und pflegen unsere Ausrüstung und finden uns um 19.00 Uhr pünktlich im gemütlichen Esszimmer der Herberge ein.

Frau Galy kocht traditionell alle Speisen am offenen Holzfeuer. Die Feuerstelle ist aus Ziegelsteinen gemauert. Als Brennstoff dienen getrocknete uralte Rebstöcke. Dieses hervorragende Brennmaterial wird glühend um die Gusstöpfe drapiert und gart die Speisen wunderbar. Dazu riecht es im Raum zünftig nach Rauch und lecker nach Gewürzen französischer Küche. Wir werden mit einer überbackenen Lauchsuppe überrascht, der ein erinnerungswürdiges Poulardenstew folgt. Es schmeckt wirklich außergewöhnlich, die Dame ist begabt, sie weiß das auch und hat Freude an dem, was sie zubereitet. Der Rosé ist eiskalt und passt hervorragend zu unserem traditionellen Dinner. Als Dessert haben wir eine selbstgebackene Tart, die ebenfalls jedem Vergleich standhält.

Mit uns speist ein Ehepaar aus dem Dorf und zwei weitere Gäste des Hauses, ein flämisches Paar aus Antwerpen, dem man die Feinschmeckerei von weitem ansieht. Monsieur, von der Statur eines Peter Ustinov alias Hercule Poirot, schwelgt und lobt großvolumig die Köchin in höchsten Tönen. Madame, ebenfalls großvolumig, klinkt sich in das Lob ihres Mannes voll ein. Wir klönen noch ein wenig nach dem Essen über unsere Reiseerfahrungen und lernen Elementares über die hier im Mittelalter lebenden Katharen (Albigenser) und sind um 22.30 Uhr müde in den harten Betten verschwunden. Lange erhellt ein kräftiges Wetterleuchten in den Montagne-Noire immer wieder unser Zimmer. Es kommt aus den Bergen im Norden, wo wir morgen ins Katharenland fahren wollen.

Freitag, 16. Juni

Montbrun des Corbieres & Minerve/Languedoc  
73 Straßenkilometer, Sonnenschein, 28° C.

Um 09.30 Uhr finden wir uns zum Frühstück im kleinen Restaurant ein. Wir sind allein, unsere Belgier bereits auf dem Heimweg in ihr graues, jedoch schönes Antwerpen an der Schelde. Wir wollen heute mit einem Motorrad nach Minerve fahren, dem letzten Fluchtpunkt der Katharen. Es sind nur knapp 30 Kilometer bis dorthin und auf halber Strecke kreuzen wir den verschlafenen Kanal du Midi. Als Handelsweg hat er heute jede Bedeutung verloren und ist heute ein Eldorado für Hausboote, die man hier überall mieten kann. Der Kanal führt mitten durch die alten Orte. Die Treidelpfade sind oft zugewachsen und das behäbige Treiben auf der schmalen Wasserstraße macht einen unglaublich verträumten Eindruck. Dazu noch etwas Musette und ein Gläschen Pastis, das ist südfranzösische Lebensart.

Wenig später sind wir in Minerve, einer Siedlung, die auf einem Felsen gebaut wurde, der zwischen dem Fluss Brian und dem Canyon de la Cesse liegt. Minerve wird ausschließlich von einer kleinen Brücke und einem Felsgrat mit der umliegenden Hochebene, dem Causses, verbunden. Die beeindruckende Landschaft der Steinzeithöhlen zieht auch viele Höhlenforscher an.

Nachfolgend ein kleiner Wikipedia-Auszug über die protestantischen Katharen: Besondere Erwähnung findet hier das Massaker an den 140 Einwohnern im Jahre 1210. Der Graf von Carcassonne Simon IV. de Montfort wurde vom Papst Innozenz III. sowie dem französischen König Philipp II. mit dem Motto "*Schlagt alle tot, Gott kennt die Seinen*" ("Caedite eos, novit enim Dominus qui sunt eius!") beauftragt, alle Katharer in Okzitanien in dem Albigenserkreuzzug (Albigenser = Katharer) zu stellen. Eine kleine Anzahl von Katharern flüchtete nach dem Blutbad von Béziers vom 22. Juli 1209 nach Minerve und verschanzte sich dort. Nach mehreren Wochen der Belagerung fiel der Ort Minerve als die letzte Fluchtburg der Katharer in die Hand der Kreuzritter. Am 22. Juli 1210 haben sich die Kartharischen *parfaits* unter dem Burgherrn Guillaume de Minerve, der übrigens kein Katharer war, zur Aufgabe entschlossen. Der Zisterzienser-Abt Arnaud-Amaury von Citeaux V. - der spätere Erzbischof von Narbonne - versprach als geistlicher Führer des Kreuzzuges zwar freien Abzug, auch für die in der Stadt verbliebenen Katharer, unter der Voraussetzung, sie kehrten zur katholischen Kirche zurück. Jedoch wurden außerhalb der Stadt rund 140



Katharer am Scheiterhaufen verbrannt oder im Sumpf ertränkt. Der Albigenserkreuzzug kostete insgesamt ca. 20.000 Menschen den Flammentod.

Es ist 16.00 Uhr, ein Espresso rundet unseren Rundgang in der mittelalterlichen Kleinstadt ab und in der Nähe braut sich wieder ein schweres Gewitter zusammen. Da wir heute nur mit Hemd und kurzer Hose bekleidet sind, müssen wir nicht unbedingt in das schwere Wetter. Und wir haben Glück. Vor den ersten dicken Tropfen haben wir unsere Domaine des Noyers erreicht und erfrischen uns auf dem Zimmer. Dann machen wir es uns unter einem Vordach im Innenhof gemütlich bei einer Flasche des leckeren kühlen Rosé. Hier sitzen wir, bis Madame Galy uns zu Tisch bittet. Wir sind gespannt und werden wahrlich nicht enttäuscht. Nach dem Entré beglückt uns ein butterzartes tranchiertes, zweimal an offener Glut geröstetes Rinderfilet auf einem himmlisch abgeschmecktem Kartoffel-Gemüsegratin. Dazu gibt es vom Vin blanc aus dem Keller des Monsieur Galy. Das ist ein wirklich krönender Abschluss unseres Aufenthaltes im Languedoc.

Sonnabend, 17. Juni

Narbonne-Hamburg/ DB-Autozug

36 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 33° C.

Nach dem Frühstück packen wir die vier Koffer so, dass zwei davon an einem Motorrad bleiben können. So haben wir weniger in den Bahnhöfen zu schleppen. Punkt 12.00 Uhr rollen wir aus Montbrun östlich nach Narbonne, dort fahren wir einen Supermarkt an und versorgen uns mit dem Nötigsten für die Zugfahrt nach Hamburg, die fast 22 Stunden dauern wird. Kurz darauf sind wir auch schon am Verladebahnhof angekommen, wo reges Treiben herrscht. Gleichzeitig mit uns werden Autozüge nach Düsseldorf, Stuttgart und Berlin abgefertigt. Das Personal ist überfordert und nicht so hilfsbereit zu dem Motorradfahrern wie in Hamburg-Altona. Die PKW-Fahrer haben ja keinerlei Vorbereitungen zu treffen.

Uns Kradlern händigt man vier Zurrschleifen aus, die wir fachlich und mechanisch vertretbar an den vier Eckpunkten der Maschine befestigen sollen. Die Bahn hat Angst vor Regressansprüchen bei Beschädigungen durch das Ladepersonal. Erst nach ansteigendem Protest einiger Fahrerinnen wird geholfen und Montageanleitung gegeben. Wenig später darf Volker als erster zur Fahrt auf die Zugwagons starten. Annegret folgt und weitere 25 Ma-

schinen setzen nach. Die Parkposition wird angewiesen und die Maschinen hintereinander zwischen den Reifen gegen Verrutschen verkeilt. Dann werden je Maschine vom Ladepersonal vier Zurrmechaniken zügig in die vier bereits befestigten Schlaufen gehängt und auf Spannung gebracht. Dann verlassen wir den Waggon mit unserem leichteren Gepäck in Richtung Sammelstelle. Es ist jetzt heiß am frühen Nachmittag in der Stadt. Ein warmer Wind vom nahen Mittelmeer bringt wenig Linderung, als wir in Fahrbekleidung den Bus besteigen, der uns zum cirka einen Kilometer entfernten Personenbahnhof bringen wird. Dort angekommen müssen wir leider noch über eine Stunde am Bahnsteig auf die Einfahrt des nun fertig zusammengestellten Autozuges warten.

Für die Rückfahrt haben wir ein Liegewagenabteil zur Alleinbenutzung bestellt. Das befindet sich erwartungsgemäß wieder einmal am Kopf des Zuges, gleich hinter der französischen E-Lok. Das Liegewagenabteil ist erheblich größer als ein 3er Schlafwagenabteil, da es ja für ursprünglich 6 Personen konzipiert wurde. Dafür verfügt es nicht über eine Dusche und WC, was wir für eine Nacht jedoch problemlos verschmerzen können. Zum Glück sind nur wenige Abteile belegt. So bleiben die Sanitäräume länger frisch und sauber. Es ist eben auch hier Vorsaison. Nach der Einfahrt des Zuges sind wir sofort zu unserem Waggon unterwegs, um endlich aus der warmen Kluft zu steigen. Wenig später haben wir uns im Abteil eingerichtet und stehen wieder auf dem Bahnsteig, diesmal in Sommerhemd und -hose. Es ist einfach zu heiß in den aufgeheizten Wagen. Pünktlich zur Abfahrt werden die Waschräume aufgeschlossen, es heißt einsteigen, die Türen schließen sich automatisch und pünktlich um 17.37 Uhr rollen wir mit Kurs Nord der Heimat entgegen. 1.570 Schienenkilometer vor uns liegt Hamburg, dem wir uns durch das Rhonetal über Straßburg und Saarbrücken langsam nähern. Wir genießen die ruhige Fahrt in den Abend hinein und bereiten uns ein leckeres Abendessen mit Käse, Brot & Wein. Dann entstehen noch die letzten Seiten dieses Berichtes und später machen wir es uns auf den Liegen bequem. Schnell stellen wir fest, dass man im Schlafwagen im richtigen Bett besser liegt. Die Liegen sind schmaler und härter. Als notorische Kaltduscher, wenn es sein muss, stört uns das für die paar Stunden nicht und wir schlafen tief und fest dank der dichten Jalousie vor dem Abteilfenster bis in den späten Morgen hinein.

Sonntag, 18. Juni

Altona- Bramfeld

19 Straßenkilometer, Kaiserwetter, 26° C.

Gegen 10.00 Uhr wird das Frühstück gebracht: Frischer Brüh-Kaffee und die Frühstückstisch der Bahn für den Fahrgast. In der Box ist niedlich portioniert verpackt, was so den deutschen Frühstückstisch zierte. Jeder raschelt in seiner Kiste und kämpft mit Folien aus Kunststoff und Aluminium, das weiße Kunststoffmesser kapituliert an den etwas pappigen, jedoch frischen Brötchen, die an der Grenze nach Deutschland eingeladen wurden. Hier entpuppt sich das gute alte Schweizer Offiziersmesser als die bessere Wahl zum Aufschnneiden. Ebenfalls positiv ist der Beschäftigungsfaktor. Eine gute Stunde raschelt jeder von uns in seiner Papp-Box, bis absolut nichts Essbares mehr zu finden ist. Dann kommt der Service mit überdimensionalem Müllsack und sammelt den Abfallwahnsinn wieder ein. Kurz darauf haben wir das Ruhrgebiet zu fassen und freuen uns auf die Ankunft im sonnigen Hamburg. Irgendwo zwischen Scheeßel und Hamburg-Harburg schlüpfen wir in die Fahrkleidung und packen die BMW-Koffer fahrfertig. Der Zug ist pünktlich und auf die Minute genau rollen wir in Hamburg-Altona um 13.14 Uhr ein. Diesmal ganz an der Zugspitze brauchen wir zum gegenüber liegenden Nachbargleis nicht weit laufen. 15 Minuten später rollen dort die bereits abgekoppelten Transportwaggons in den Kopfbahnhof ein. Als erste Maschine Volkers R75/6 gefolgt von Annegrets R60/5. Die Zurrmechaniken werden ruck-zuck vom Personal entfernt und die hydraulische Abfahrrampe angestellt. Schon brummen die Herzen der Getreuen und wir rollen durch den Altonaer Bahnhof auf den Vorplatz. Dort ist kaum ein Durchkommen, es ist Stadtfest. Mit dezentem Gehupe haben wir dann bald die Max-Brauer-Allee unter uns und rollen Haus Werfelstein entgegen. Hier haben sich die lieben Nachbarn rührend um alles gekümmert, der Rasen ist frisch gemäht und im Haus selbst ist alles in Ordnung. Das wissen wir zu schätzen und sind froh, wohlbehalten wieder in der Heimat zu sein. Danke!

5.023 Straßenkilometer

3.140 Schienenkilometer

\*\*\*

Technisches:

R75/6: vorsichtshalber 1 Kupplungszug gewechselt  
0,3 Liter Motoröl nachgefüllt

R60/5: 0,7 Liter Motoröl nachgefüllt

Packliste:

Artikel	A	V
Jeans	2	1
Hose, hell	1	1
1 Wasch-Necessaire	✓	✓
Rasierschaum, klein & Einwegrasierer	-	1
Schuhe, fest	1	1
Sandalen	1	1
Socken	3	2
Fahr-Shirt	2	2
T-Shirt	3	1
Schlaf-Shirt	2	-
Polo-Shirt	-	2
Oberhemd	-	1
Jacke, leicht, für den Abend	2	-
Handtuch	1	1
Unterwäsche	✓	✓
Brust-/Waden-Beutel	1	1
Bowdenzüge	3	2
Pannenspray	-	1
Bügelschlösser	1	1
BMW spezielle Kleinteile	✓	✓
Mobiltelefon	1	1
Nikon mit 28-55mm, Blitzgerät, Fernglas	-	1
Diafilme, 36er	-	8
Schweizer Messer, Spezial-Werkzeug	-	✓

vw, 7. November 2006