

LSV Albgau e.V. Postfach 10 05 54 76259 Ettlingen

Zum Inhalt:	Seite
Bericht der Kommission Vereinsentwicklung:	2
Vortrag von Wolfgang Trinks -Themenindex:	2
50 Jahre Schwann-Conweiler	3
Vor einem Jahr - Nachruf Theo Augenstein	3
Reisebericht zur den Scilly-Isles	4-6

**Einladung**  
zur Mitglieder-Versammlung  
am Freitag den 22.07.2011 um 19:30 h  
im Gasthaus zum kleinen Griechen in Bruchhausen

Tagesordnung:

- (1) Begrüßung, Aktuelles und Vorschau auf unseren Ferienmonat August
- (2) Mannschaft für das Ettlinger Kinderfliegen am Freitag den 29.Juli
- (3) Jahresabschluss 2010 - Vorstellung ohne Entlastung
- (4) Bericht der Kommission zur Vereinsentwicklung
- (5) Anträge, Verschiedenes
- (6) Vortrag von Wolfgang Trinks:  
VFR und IFR – Verständnis für einander! Themenindex siehe S.2

**Wir gratulieren im Monat Juni**

unserem ehemaligen Fliegerarzt Dr. Sven Brauns zum 96. Geburtstag  
u. unserem Ehrenmitglied Hans Otto Trappenberg zum 88. Geburtstag

**und im Monat Juli gratulieren wir**

unserem Mitglied Prof. Dr. Karl Armbruster zum 65. Geburtstag  
Mathias Hornung zum 50. Geburtstag und Hans Weber zum 84. Geburtstag

**Liebe Mitglieder,**

Unsere Schnupperkurse erfreuen sich großer Beliebtheit und drei neue Mitglieder sind seit dem letzten DK zu uns gekommen. Wir begrüßen Frank Otto, Korbinian Molitorisz und Eddi Volz – alle Segelflug. Herzlich Willkommen. Zu unseren aktuellen Themen:

Den Jahresabschluss 2010 werden wir zwar vorstellen, aber er muss noch geprüft werden, und wir warten auch die Steuerprüfung des Abschlusses 2009 ab. Insofern kann auch noch keine Entlastung vorgenommen werden.

In die neue Software werden aktuell die Salden aus 2010 eingegeben. Damit können in Kürze die ersten Rechnungen aus dem neuen System erstellt werden. Die Probelaufe und die Einrichtung hat im wesentlichen Peter durchgeführt – recht herzlichen Dank für diesen aufopfernden Einsatz. JS

**Sachstandsbericht Kommission Vereinsentwicklung**

Unsere fliegerische Heimat, der Luftsportverein Albgau, sah sich in den vergangenen Jahren gravierenden Veränderungen ausgesetzt. Insbesondere die Schließung des Verkehrsflugplatzes Karlsruhe-Forchheim und der infolge dessen notwendige Umzug der Segelflieger auf das neue Segelfluggelände Rheinstetten sowie der Motorflieger auf den Baden-Airpark haben den Verein vor große Herausforderungen gestellt. Zudem wirkte sich die in den vergangenen Jahren stark zunehmende Konsumorientierung in unserer Gesellschaft in besonderem Maße auch auf Vereine wie den LSV Albgau aus, indem sie oftmals zu einem Desinteresse am Vereinsleben führt und ehrenamtliches Engagement nicht mehr im notwendigen Umfang zur Verfügung stehen lässt. Um den Verein zukunftsfähig und seine Attraktivität sowohl für die Mitglieder als auch die Flugsportinteressenten zu erhalten, hat der Vorstand vorgeschlagen, auf Grundlage des § 15 der Vereinssatzung eine Kommission zur Weiterentwicklung des Vereins einzusetzen. Die ordentliche Mitgliederversammlung am 20. Mai 2011 hat diesem Vorschlag mit großer Mehrheit zugestimmt.

Auftrag der Kommission ist es, konkrete Methoden und Pläne zur Weiterentwicklung des Vereins zu erarbeiten. Hierbei sollen insbesondere die vereinsinternen Strukturen und Abläufe sowie der Flugzeugpark und die Gebührenordnung betrachtet werden. Dabei müssen die Vorschläge der Kommission zwingend dem Vereinszweck gemäß § 1 der Vereinssatzung entsprechen. Als Mitglieder der Kommission wurden von der Mitgliederversammlung die folgenden Personen bestimmt: Gabriel Glaser, Karsten Grunow, Harald Merker, Björn Sassadeck,

Holger Villringer, Eligius Wajda, Detlev Wittber und Marcel Zembrot.

Die konstituierende Sitzung der Kommission hat zwischenzeitlich am 15. Juni 2011 stattgefunden. Im Rahmen dieser Sitzung wurde das weitere Vorgehen festgelegt. So wollen wir in einem ersten Schritt den Status Quo erheben und auf dieser Basis eine Analyse der Stärken und Schwächen des LSV Albgau sowie der künftigen Chancen und Risiken vornehmen. Es sollen so mögliche Handlungsfelder herausgearbeitet werden, für die wir dann Maßnahmen oder Verbesserungsvorschläge entwickeln. Wir wollen uns dabei entsprechend unserem oben dargestellten Auftrag ganz bewusst nicht auf den Bereich Neuanschaffung beschränken. Vielmehr zielen wir darauf ab, alle für den LSV Albgau relevanten Bereiche zu beleuchten, um so möglichst ganzheitlich die Vereinsentwicklung zu beeinflussen. Wir sind uns sicher, dass durch dieses Vorgehen viele Maßnahmen- und Verbesserungsvorschläge gefunden werden, die ohne oder mit geringem Einsatz finanzieller Ressourcen auf einfachem Weg umgesetzt werden können.

Um auf diesem Weg auch die Stimmung und die Meinung der Mitglieder zu berücksichtigen, wollen wir zeitnah eine Mitgliederbefragung durchführen. Den Fragebogen hierzu werden wir Euch spätestens Anfang August per E-Mail zusenden. Wir hoffen auf Eure rege Beteiligung! Denn verlässliche Schlüsse lassen sich aus einer solchen Befragung nur dann ziehen, wenn sich möglichst viele einbringen. Insofern: wir zählen auf jeden von Euch!

Für die Kommission Vereinsentwicklung  
Marcel Zembrot

**Im Rahmen der Flug.Akademie berichtet Wolfgang Trinks über das Miteinander von VFR und IFR-Piloten:**

*Themenindex für Schulung LSV Albgau*

1. Definition der Flugregeln:

VFR – Fliegen unter Sichtflugbedingungen

IFR – Fliegen nach Instrumentenflugregeln,

2. Lufträume

ICAO Bezeichnungen: G, E, D(CTR), F, D, C, B, A  
Wetterbedingungen, Verkehrsarten, Radarüberdeckung, Staffelung

3. Beispiele von IFR, Streckenkarten, Departure /Arrival-Karten und Anflugverfahren (Non Precision/Precision Approach, Missed Approach)

4. Luftraum Situation am Verkehrsflughafen Karlsruhe-Baden in Verbindung mit den o.g Verfahren und den umliegenden Segelfluggeländen/Sonderlandeplätzen.

Auswirkungen der Betriebspiste 03/21 auf Höhenfreigaben.

5. Darstellung eines typischen IFR-Fluges von Nürnberg nach Karlsruhe Baden.

6. Besondere Bedeutung des Luftraums E in Bezug auf VFR/IFR Mischverkehr.

Bewusstsein der kritischen Bereiche mit hoher IFR-Dichte in FKB. Oberstes Gebot ist gegenseitige Rücksichtnahme und Verständnis des jeweils anderen Verkehrs.  
WT

### „50 Jahre Segelflugplatz Schwann-Conweiler“

*Herbert berichtet zur Entstehungsgeschichte, die mit unserem Verein sogar etwas verwoben ist.*

Wir (LSV) hatten im Jahre 1959 einen Großflugtag auf dem mit sehr viel Mühe errichteten Segelfluggelände Rohracker in Ettlingen. Ausgerechnet direkt nach diesem Flugtag erhielten wir durch die Stadt die Kündigung. Der Grund war die Errichtung eines Industriegebietes. Jahre der Arbeit waren für uns umsonst und wir mussten uns neu orientieren.

Wir hatten zu dieser Zeit auch ein Mitglied, Kurt König aus Schwann. Kurt war Mitglied des Gemeinderates von Schwann und beruflich Geschäftsführer im Klinikum Neuenbürg.

Den Plan eines eigenen Fluggeländes hatten wir natürlich zu dieser Zeit noch nicht aufgegeben und so war es fast selbstverständlich, dass wir auch weiterhin auf der Suche nach einem geeigneten Gelände waren. Kurt König sagte mir damals, wir haben oberhalb Schwann einige Wiesen, da könnte man vielleicht auch einen Segelflugplatz errichten. An diese erste Begehung und Besichtigung dieses Geländes kann ich mich noch sehr gut erinnern.

Wir waren zu dieser Zeit damit beschäftigt, uns auf dem Gelände in Forchheim zu etablieren. Der Flugplatz in Ettlingen hatte viel Kraft gekostet und ich selbst hatte so nebenbei gesagt auch die Nase voll von der Errichtung neuer Plätze, ich war zu dieser Zeit 1. Vorsitzender des LSV-Abgaw, Fluglehrer und Werkstattleiter und hatte nebenbei noch einen Beruf.

So kam es dann zu dem Entschluss, in Forchheim am Aufbau dieses Platzes intensiver mit zu arbeiten. Kurt König sagte uns damals, er würde mit dem Reiten anfangen und das Gelände den Pforzheimern offerieren, was er dann auch getan hatte.

Auf jeden Fall habt Ihr Segelflieger aus Schwann und Pforzheim Euch auf diesen Wiesen, wenn sie auch etwas uneben sind, einen schönen Segelflugplatz erschaffen, wozu man Euch nur gratulieren kann. Und Ihr habt einen Bürgermeister, mit dem ich sehr gut bekannt bin, und der dem Segelflug sehr wohl gesonnen ist. Dass Euer Platz für den Motorsegelflug

nicht zugelassen ist, haben wir dann soweit ausgeglichen, in dem wir die Interessierten aus Eurem Verein bei uns aufgenommen haben. So hatten wir in den letzten 35 Jahren immerhin einigen Mitgliedern aus Schwann das Motorsegelfliegen beigebracht.

Ich wünsche, dass diese erfolgreiche Zusammenarbeit auch weiterhin Bestand hat und fortgeführt wird. Ich gratuliere Euch recht herzlich zu Euren 50 Jahren und wünsche weiterhin Erfolg.

HF

### Zum 1. Todestag von Theo Augenstein

Vor einem Jahr verstarb unser Ehrenmitglied Theo Augenstein. Am 01.06.1959 trat Theo unserem Verein als aktives Mitglied bei. Sein Eintritt fiel mit dem Bau unseres Schuldoppelsitzers Rhönlerche II zusammen und er machte sofort den Vorschlag, in Dietlingen eine Zweigwerkstatt zu errichten, um die Arbeiten zu beschleunigen. So begann Theo mit einigen weiteren neuen Mitgliedern mit dem Bau von Einzelteilen in Dietlingen. Wir hatten bald einen tatkräftigen Zweigverein in Dietlingen, den Theo leitete.



Mit viel Elan führte Theo seine Segelflugausbildung durch und seiner Initiative war es zu verdanken, dass wir sogar in Colmar unseren Winterflugbetrieb mit Wellenfliegen eröffnet haben. Unsere Ka 8b, die wir 1960 kauften, wurde von Dezember bis März in Colmar stationiert und Theo war der erste im Verein, der die 3000 m Startüberhöhung dort flog. Seine Begeisterung zum Wellenflug brachte ihm den Spitznamen "Wellensittich" ein. Mit einem Überlandflug nach "Chalon-sur-Saone" war er der Erste im Verein mit Gold C und 2 Diamanten. Dies alles erreichte er mit unserer Ka 8, die ihn nun überlebt hat. Theo war in unserem Verein immer eine treibende Kraft. So war er einer der ersten, die den Motorsegelflug propagierten. Recht bald hatte er den PPL-B. Theo war recht leicht zu begeistern

und riß dabei alle anderen mit. Großartiges fand er „millionisch“. Millionisch war dann sein weiterer Spitzname. 1974 nach der Geburt unserer Motorseglerabteilung und unseres Delta Kilo war er die treibende Kraft den Flugbetrieb konsequent mit Fallschirmen durchzuführen. Er spendete als erster DM 200.- und gab ein zinsloses Darlehen dazu, das er später abflog. Eine Spendenaktion unter den Mitgliedern, eine Bedingung von Theo, erbrachte den zweiten Schirm.

Unser Theo war einer der Hauptnutzer unseres Tandem-Falken. Im Jahre 1976 verliehen wir unserem Theo das Prädikat "verdientes Mitglied", und 1998 wurde Theo zum Ehrenmitglied des LSV-Albgau ernannt. Im vergangenen Jahr wurde unser Theo für 50 Jahre treuer Mitgliedschaft geehrt. Unser Theo war auch ein begeisterter Windenfahrer, und noch im vergangenen Jahr wollte er unbedingt nochmals die Winde bedienen.

Mit Theo Augenstein haben wir ein Mitglied verloren, das viel zum Aufbau und zur Gestaltung unseres Vereins beigetragen hat. Theo, wir werden Dich nicht vergessen.

HF

### **Die Dimona auf "großer Fahrt"- Constanze und Wolfgang berichten**

Einmal im Jahr für ein paar Tage mit dem Flugzeug verreisen, was kann es im Motorflug schöneres geben? Seit 1990 waren die Isles of Scilly, 30nm vor Cornwall im Atlantik gelegen, ein aufgespartes Ziel. Damals waren wegen eines Rekordversuchs auf den Inseln keine Betten mehr frei und Wolfgang musste nach wenigen Stunden nach Plymouth zurückfliegen. Die Schönheit der Inseln hatte aber bereits gewirkt ....

23.06.2011 - Tag 1

Eigentlich hätte es schon am Vortag losgehen sollen, wegen des sehr unsicheren Wetters hatten wir aber schon frühzeitig unseren Start auf den Fronleichnamstag verschoben. Dimona aushallen, Gepäck einräumen, tanken, in Resi abholen, letztes Wetterbriefing - der Weg zur Kanalküste erschien möglich. Mit dem ersten Start des Tages ging die Dimona mit Constanze und Wolfgang auf die Strecke. Wir hatten Glück: Genau mit unserem geplanten Einflug nach Frankreich sollten für diesen Tag sämtliche Tieffluggebiete freigegeben sein. Also einfach auf 4000ft steigen und über die Funkfeuer ZWN, LUX, Charleville und CMB nach Merville fliegen. Der Plan hielt bis kurz vor Luxemburg: Schon hatten wir die Freigabe zum Durchfliegen des Luftraumes in 4000ft, als uns über der Mosel dicke Regenschauer den Weg versperrten. Wir mussten tiefer gehen und in dem engen Korridor zwischen der Kontrollzone Luxemburg und dem AKW Cattenom durchfliegen. Aber nach kurzer Zeit konnten wir den

normalen Flugweg wieder aufnehmen und auch wieder steigen.



### *Downwind Merville*

Für die Zwischenlandung hatten wir Merville gewählt, einen großen Platz mit viel IFR-Schulungsverkehr. Die dortige Flugschule hat in ihren Hangars mindestens 10 DA40 und 3 DA42 stehen - beeindruckend!

Landegebühr 10 Euro, volltanken für 1,99Euro pro Liter AVGAS, Schwimmwesten anziehen und Start Richtung Kanalküste. Wegen des mittlerweile kräftigen Gegenwindes ging es mit gerade mal 60-65kn voran. Kaum über Wasser, bekam das GPS kein Antennensignal mehr und der Bildschirm froh mit einer entsprechenden Fehlermeldung ein. Wir waren auf den "Leitstrahlen" der Funkfeuer BNE und LYD, hatten durchgehend mitgekoppelt und konnten bei guter Sicht schon nach wenigen Minuten über Wasser die englische Küste ausmachen. Bald hörten wir auch das beruhigende "DKDPS, you are identified ..." von London Info.

Die Sicht über England war gut, gelegentliche Regenschauer nur kleinräumig, sodass unser Maximalziel "Isle of Wight" für den Tag erreichbar wurde. Über den Solent hinweg, an den Kreidefelsen der Insel vorbei flogen wir den Grasplatz an. Der freundliche Flugleiter lotste uns zum Abstellplatz mit vielen Betonklötzen, mit denen wir unsere Dimona wegen des frischen Westwinds fesselten.

Ansonsten hatte der leicht heruntergekommene Platz nicht viel zu bieten: "Sorry, no recommendation for a hotel, sorry, no map of Sandown, sorry, no internet, gasoline - the microlight pilots on the opposite side might have some, but they are all gone now. But normally we take our fuel in a jerrycan from Morrison's supermarket 500m from here. Sorry, we do not have a jerrycan to borrow you. The landing & parking fee is 20 pounds - sorry, we do not accept cards ...." Grrmpf.

Nach einem Tee bei dem besagten Supermarkt gingen wir in die Stadt und an die Steilküste,



wanderten ein paar Hotels ab und fanden eine akzeptable Unterkunft. Vor dem Abendessen dann der obligatorische Spaziergang am Strand und ein kurzer Besuch auf der alternden Vergnügungspier - wo würden wir wohl die nächste Nacht verbringen?

24.06.2011 - Tag 2

Ein wunderbarer Morgen auf dem Hotelbalkon, aber der Westwind bläst noch immer. Nach dem leckeren englischen Frühstück konnte ich das Notebook im Büro des Hoteliers anstöpseln: Das Wetter sollte auf den nächsten 300km sehr gut sein, aber von Westen rauschte eine Front an. Also nichts wie los zum Flugplatz! Bei Morrison's noch einen 5ltr-Kanister besorgt (größere "Jerrycans" gab es leider nicht) und im Staffettenlauf die Dimona betankt. Gegen 11:00 waren wir in der Luft. Diesmal saß Wolfgang links, weil unser Zielflugplatz auf St. Mary's nicht ganz einfach sein soll.

Unterhalb der TMA von Southampton durften wir zunächst nur auf 2000ft steigen, was uns einen prima Blick auf die Kreidefelsen und die "Needles", von denen aus Marconi seine Atlantik-Funkversuche gemacht hat, gewährte.



*Plymouth*

Wir hatten uns wegen des guten Wetters für die "off shore"-Flugroute über dem Kanal entschieden. Dort sind viele Schießgebiete ausgewiesen, daher wurden wir vom zivilen "Solent Radar" an "Plymouth Military" weitergegeben, die uns mit wechselnden Kursen und Höhen quasi fernsteuerten - mit grandiosem Ausblick auf die englische Südküste.

Erst südlich von Torquay, dem berühmten Sprachschulort, kamen wir über dem Funkfeuer BHD wieder über Land und wurden an die zivile LARS (lower airspace radio advisory service) übergeben. Aufziehende Wolken und zunehmender Gegenwind zeigten die Annäherung an die Front.

Vorbei am berühmten Dartmoor und der Hafenstadt Plymouth zeigte bereits das nächste Funkfeuer LND (Lands' End) an - und das GPS fiel wieder aus. Auf

zuverlässigem Funkleitstrahl und mit genauer Koppelnavigation konnte uns das nicht mehr erschrecken. Vorteilhaft, dass sich die stark gegliederte Landschaft Cornwalls so gut zur Arbeit mit Karte, Uhr und Storchenschnabel eignet!

In einem kleinen Regenschauer überflogen wir bei Lands' End den letzten Flugplatz auf dem Festland, und schon 5 Minuten nach Überfliegen der Küstenlinie konnten wir schemenhaft die Scillies erkennen. 15 Meilen vor dem Platz erhielten wir vom Turm auf St.Mary's die Landeinformationen: Wind 28kn schräg von vorn. Die Dimona zierte sich nicht, setzte sauber auf und rollte an der Kreuzung der Bahnen ab zur Parkposition.

Wieder fesselten wir die Domina mit Betonklötzen, damit endeten aber die Ähnlichkeiten mit Sandown Airport: " ... Yes, there is a Tourist Info. Yes, we can tell you, where to go. Yes, we can give you Notam and weather briefing for your departure..."

Innerhalb von 2 Stunden hatten wir ein nettes Bed&Breakfast gefunden, Fahrräder gemietet, Tee getrunken und uns per email bei unseren Angehörigen gemeldet.

Was für eine herrliche Umgebung und Pflanzenwelt! Beim Verschieben der Betonklötze duftete der Flugplatzrasen intensiv nach Thymian, jede Mauer auf dem Weg zur Tourist Info blühte überschwänglich, es schien einfach alles zu grünen und zu wachsen. Diese Inseln wollten erkundet werden!

25.06. - 27.06.2011 - Tage 3 - 5

Der Samstag Morgen war neblig und das Inselradio verkündete das Aussetzen des Flugbetriebs für den Skybus (Norman Brittan Islander) und die Seaking-Helikopter, die einen guten Teil der Touristen von und zu den Inseln bringen. Unserer Mitbewohnerin Jannet war klar, dass sie nun ihr Zuhause erst am nächsten Tag erreichen würde. Wer konnte, buchte auf das Bäderschiff "Scillonian" um, denn am Sonntag ist der Flugplatz geschlossen und auch die Scillonian verkehrt nicht.

Wir besuchten erst einmal die Dimona und entdeckten, dass sie den Kühlmitteldeckel losgerüttelt und etwas Kühlflüssigkeit verloren hatte. Weil sich der Deckel noch im Motorraum befand, konnten wir nach Rücksprache mit Manfred auf der Insel noch vor Rückflug für Ersatz sorgen.

Weil wir wegen des Gegenwindes mehr Treibstoff verbraucht hatten, kam auch wieder unser 5ltr.-Kanister aus Sandown zum Einsatz: Der Weg zur einzigen Tankstelle der Insel und wieder zurück war mit dem Fahrrad in 25min zu schaffen und dabei waren nur 4 kleine Steigungen zu bewältigen: Fliegen macht auch körperlich fit!

Am Nachmittag gab es Tee und Scones und ein paar Einkäufe beim insoleigenen Label "IOS" (mit Blick auf die begrenzte Zuladung beschränkte sich Constanze auf ein Paar Schuhe und 3 Sweatshirts). Anschließend buchten wir für Sonntag eine Ganztagestour zu drei Nachbarinseln auf einem kleinen Motorboot.



Mittlerweile hatten sich die Wolken gehoben, Helikopter und 2-Mots flogen im Akkord, um die gestrandeten Fluggäste doch noch von den Inseln zu bringen. Wir nutzten die Gelegenheit, die 11km befestigte Inselstraße mit dem Radl zu erkunden - und noch etliche unbefestigte. Das macht ordentlich Hunger für den Abend im Pub und Durst auf ein Bitter.

Den Sonnenuntergang erlebten wir auf einer Bank direkt am Strand vor unserer Unterkunft - wer braucht da noch die Karibik?

Sonntag Morgen war TRAUMHAFT schön. Vor Abfahrt der Boote zu den anderen Inseln (5 bewohnt, 60 unbewohnt) standen schon die Leute an - englisch gesittet natürlich. Unser Boot war mit 12 Leuten voll besetzt. Kapitän Tim fuhr mit uns zuerst nach St. Agnes. Die Insel ist durch eine zeitweise überflutete Landzunge mit Gugh verbunden. Ein weißer Leuchtturm, ein kleiner Ort mit Lädchen, Cafés und Bauernhöfen, viele großartige Ausblicke - und welche Farben! Leider hatten wir nur 90 Minuten Zeit.

Tresco war das nächste Ziel. An etlichen Riffen vorbei ging es über nun deutlich ruhigeres Wasser. Tim erzählte von den vielen Schiffen, die den Granitfelsen zum Opfer fielen. Bis zuletzt 1997 sind hunderte von großen und kleinen Schiffen havariert, daher haben sich die Scillies trotz des großen Tidenubs und der Strömungen zum begehrten Revier für Wracktaucher entwickelt.

Uns zog es in die berühmten Abbey Gardens - seit fast 200 Jahren hat eine reiche, exzentrische Botanikerfamilie hier ein Paradies geschaffen. Riesige Palmen, exotische Sträucher, Mittelmeervegetation - im frostfreien Klima der Inseln und im Windschatten

von Steinmauern und hohen Bäumen grünt und blüht es einmalig schön.

*Not the caribbean, but still Tresco, Abbey gardens*

Den Rest unserer 3 Stunden wanderten wir um die Insel und planschten ein bisschen am Sandstrand von "Old Grimsby Harbour". Als 5 min vor der vereinbarten Abholzeit noch niemand von unserer Gruppe und auch kein Boot zu sehen war, gerieten wir ins Grübeln. Waren wir hier wirklich richtig??? Auf der anderen Seite der Insel gab es noch den "New Grimsby Harbour" - und derwar es! Ein grandioser Spurt über den Hügel brachte uns mit nur 4min Verspätung zum Anleger - und bescherte uns "standing ovations" des gesamten Hafens. Engländer



sind eben echte "Sportsmen"!

Bryher bildete den Abschluss unserer Tour. Eine unheimlich schöne, landwirtschaftlich genutzte Insel. Es gibt dort ein kleines Granit-Kirchlein und ein paar Häuser, Weiden und viel weniger Wald als auf Tresco. Jeder Blick über eine Mauer am Weg offenbart aber die schönsten Bauerngärten. Dazu bekamen wir in Fraggles Bar endlich unseren Tee und gegen Abend ging es zurück nach St. Mary's.

Direkt vom Boot aus enterten wir einen anderen Pub - Fish-Pie und ein Bitter - ein Gedicht! Wo erlebten wir dann wohl den Sonnenuntergang? Richtig, auf unserer Bank am Hafen von Porthloo...

Am Montag besichtigen wir noch die "Garrison" und das "Star Castle", die anderen Häfen von Hughtown und die Granitfelsen von Penninis Head. Über Old Town ging es zurück zur Unterkunft. Noch einmal in die Stadt und ins Internetcafé: Tee, Scones und Flugvorbereitung. Ein letzter Besuch bei der Dimona und beim Tower, denn am nächsten Morgen sollte es losgehen.

..... und alle die es nicht abwarten können finden schon im Internet, wie es weitergeht, und für die die lieber auf das nächste DK warten  
Fortsetzung im DK206 geben.