

# Èirinn



2015

## Vorwort

Seit Monaten haben wir uns Unterlagen über Irland beschafft, Reiseführer, Karten und diverse Berichte aus dem Netz gesaugt. Die Beschaffung war der erste Schritt, diese Unterlagen aber vor der Reise durchzulesen der Zweite. Und hierzu sind wir, aus welchen Gründen auch immer, nicht gekommen oder wollten nicht dazu kommen.

Sicherlich gab es bruchstückhaftes Wissen derer Orte die wir besuchen wollten, aber einen genauen Plan wann wir wo sein wollten, den gab es diesmal nicht. Der Wild Atlantic Way hatte es uns angetan, wild romantisch und voller Abenteuer soll diese, 2500 Kilometer lange Strecke sein.

Schlussendlich wurde es ein Mix aus Fahrten mit dem Kat und Motorrad. Die grün markierte Route sind wir mit dem Kat gefahren, die rot markierte hingegen mit dem Motorrad.



### **Samstag 12.09.15**

Route: Köln - Dunkerque  
Strecke: 0359 km  
Gesamt: 0359 km

Irgendwann sollte doch einmal eine gewisse Routine beim Start in den Urlaub bestehen, wir sind da wohl eine große Ausnahme. Mit Ausnahme der Lebensmittel die auf Ihre Mitnahme noch im Kühlschrank verbringen, war eigentlich alles soweit fertig gepackt. Trotzdem begann der früh beginnende Tag mit dem gewohnten Stress. Irgendwann gegen 9:45 Uhr fuhren wir zum KAT.

Täuschte ich mich oder nahm das Volumen an Sachen bei jeder Reise deutlich zu? Der Kofferraum war mit umgelegten Sitzen bis unter das Dach gefüllt. Zugegeben, ich hatte nicht gerade platzsparend gepackt aber Außenstehende könnten denken, dass gerade eine sechsköpfige Familie in den Urlaub fährt.

Am KAT angekommen musste dann der Berg an Sachen erst ordnungsgemäß verstaut werden, so dass wir am frühen Mittag Richtung Dunkerque aufbrechen konnten.

Mit mäßiger Geschwindigkeit spulten wir Kilometer für Kilometer auf der Autobahn ab, begleitet vom sonoren Gesang der acht Zylinder im Rücken, was zur Folge hatte dass wir erst gegen 17:00 Uhr am Fährhafen angekommen sind.

Unterwegs schüttete es streckenweise wie aus Kübeln, die richtige Voraussetzung für den Beginn eines Urlaubes.

Am Fährhafen ist ein kleiner Parkplatz auf dem wir dann beschlossen hatten zu übernachten. Eine Fähre früher nehmen kam für uns nicht in Betracht, wir wollten den Stress hinter uns lassen und den Urlaub ruhig angehen.

### **Sonntag 13.09.15**

Route: Dunkerque - Fishguard  
Strecke: 0559 km  
Gesamt: 0918 km



Schläft man in einem Fährhafen muss man damit rechnen das die Nacht nicht sonderlich ruhig ist, sei es durch anreisende Fahrzeuge oder zu verladene Auflieger. Aber nichts davon war zu hören, die Nacht hätte so ruhig sein können wenn sich nicht direkt neben unseren KAT zwei Männer dermaßen laut unterhalten hätten. Einer dieser Männer hatte ein Organ, lauter wie eine Vuvuzela. Irgendwann, vermutlich auf Grund des hohen Alkoholkonsums, wurde es stiller und

wir fanden noch einige Stunden Schlaf bevor wir um 6:00 Uhr durch die sanfte Weckmusik des Mobiltelefons aus dem unfertigen Schlaf gerissen wurden.

Ich erkundigte mich zuerst einmal nach den Tickets, wurde aber darüber belehrt dass unsere Buchungsbestätigung als Ticket gilt. Zwei Stunden später, nach einem guten Frühstück standen wir dann am Check-in, bekamen die Spur „M“ zugewiesen und landeten, wie sollte es auch anders sein, nach der ausgiebigen Durchsuchung des KAT's auf irgendeine LKW – Spur. Nun standen wir dort, eingekellt von unzähligen Fahrzeugen welche meiner Meinung unmöglich alle auf die Fähre passen konnten. Sicherheitshalber fragte ich nochmal nach ob wir denn für die Fähre auch in der richtigen Spur stünden, was uns bestätigt wurde und mich ungemein beruhigte.



Während wir geduldig darauf warteten in den Bauch der Fähre gelassen zu werden wurde der gesamte Parkplatz auf dem wir zwischen den gewerblichen Lastkraftwagen standen, Reihe für Reihe und Fahrzeug für Fahrzeug durch einen Hundeführer kontrolliert. Ob nun nach Drogen oder auf Grund der momentanen Flüchtlingssituation nach blinden Passagieren gesucht wurde war uns nicht klar. Der betriebene Aufwand der Kontrolle war nicht weniger hoch wie bei einem Grenzübertritt nach Nordafrika.

Irgendwann schob sich eine Reihe Fahrzeuge nach der anderen in die Fähre so dass wir pünktlich um 9:45 Uhr ablegten. Beim Blick von der Fähre auf den Parkplatz bestätigte sich meine Vermutung dass nicht alle Fahrzeuge mitgenommen wurden, die Reihe in der wir gestanden hatten war die letzte.



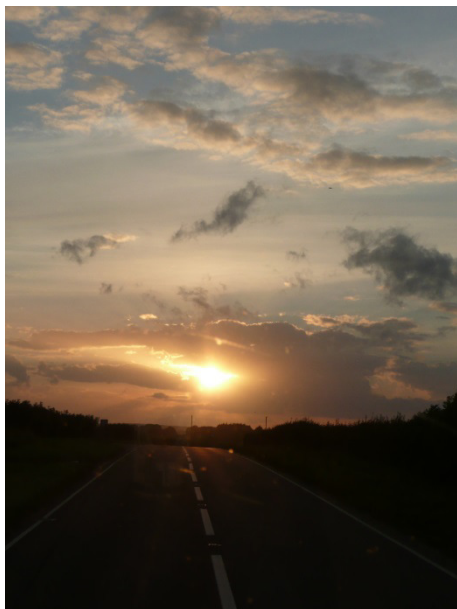
Die Überfahrt war entgegen unseren ersten Vermutungen sehr ruhig. Lange haben wir es auf dem Außendeck nicht ausgehalten, je weiter wir vom Festland kamen umso stärker wurde der Wind so dass wir uns schlussendlich in eines der Bordrestaurants zu einem ungenießbaren Kaffee zurückzogen. So pünktlich wie wir abgelegt hatten kamen wir auch nach zwei Stunden im Hafen von Dover an.

Geplant war eigentlich dass wir heute nur bis kurz hinter Bristol fahren und die restliche Strecke am Montag zurücklegen, wir hätten so noch genügend Zeit um die Fähre nach Rosslare gegen 14:30 Uhr zu bekommen. Wie vermutet reihten wir uns dann auf der M25 in den für den Londoner Ring bekannten Stau ein. Schleppend schob sich die Blechkaravane Richtung M4, erst hier war die Bahn wieder frei und zügig zu befahren.

Trotz des Staus waren wir noch recht gut durchgekommen, es war noch zu hell als wir Bristol passierten, um nach einer Übernachtungsmöglichkeit zu suchen, also fuhren wir weiter um kurze Zeit später die 5200 m lange Second Severn Crossing zu passieren. Ein imposantes Brückenbauwerk, welches über den Severn führt und stolze 21 GBP Maut kostet. Was wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht wussten, ist die Tatsache, dass die Maut nur in Richtung Westen erhoben wird. Vermutlich denken die Waliser, dass wer nach Westen fährt auch irgendwann wieder Richtung Osten muss.



Die Dämmerung nahm nun langsam mit jedem gefahrenen Kilometer zu, und so suchten wir am Ende der M4, von wo es nur noch über die A48 weiter geht, einen Rastplatz auf, um zu übernachten. Hunger hatten wir auch und so war es gut, dass an diesem Rastplatz auch ein kleines Restaurant war, welches wir sofort aufsuchten. Dumm war nur, dass das Restaurant gerade zu einem Mc. Donalds Fastfoodlokal umgebaut wurde, wir folglichen nichts zu essen bekamen, und die Parkgebühr für eine Nacht ebenfalls 21 GBP kosten sollte. Das war uns irgendwie zu viel und wir setzten unsere Fahrt bei einem schönen Sonnenuntergang Richtung Fishguard fort.



Da wir unsere Uhren eine Stunde zurück stellen mussten, war es erst 20:00 Uhr als wir in den kleinen, verschlafenen Ort Fishguard ankamen. An dem Fährhafen gab es keinen Parkplatz wie in Dunkerque, einen geeigneten Parkplatz im Ort hatten wir nicht gesehen und so fuhren wir in den Gewerbehafen auf dem Hof eines Import- und Export Unternehmens. Hier fanden wir genügend Stellflächen für unseren KAT aber auch genauso viele Warnschilder mit dem Hinweis „No Entry“.

Wir parkten den KAT trotz des Verbotes auf dem Gelände und erkundeten die nähere Umgebung bis wir auf einen Mitarbeiter des Unternehmens gestoßen sind. Ich fragte ihn ob es möglich sei hier eine Nacht zu schlafen da wir am anderen

Tag auf die Fähre wollten. Nach einer ersten Absage überlegte er es sich dann aber noch einmal und erlaubte uns dann dass wir stehen bleiben durften und notierte sich, aus welchen Gründen auch immer, unser Kennzeichen.

Auf Grund der vorgerückten Stunde hatten wir nun auch keine Lust mehr großartig zu kochen, so gab es dann doch Fastfood, nur nicht vom Grill sondern aus der Dose.

## Montag 14.09.15

Route: Fishguard – Our Lady's Island  
Strecke: 0015 km  
Gesamt: 0933 km

Die Nacht war, abgesehen von den starken Regenschauern, sehr ruhig gewesen. Gegen 8:00 Uhr verließen wir unsere Kojen und kümmerten uns um das Frühstück. Draußen bahnte sich der nächste Regenschauer an, scheinbar unberührt hiervon kamen die einheimischen Fischer mit Ihren Hummerkörben an und verladen die gefangenen Hummer und Königskrabben Kistenweise in einen großen Kühlwagen. Es war schon faszinierend hierbei zuzuschauen, am liebsten hätte ich mir solch einen Meeresbewohner ins heimische Kühlfach für den späteren Verzehr geholt.

Nachdem der Regen nachgelassen hatte sind wir mit dem KAT zurück gefahren und haben an einer Tankstelle die beiden Dieselfässer aufgefüllt. Jede Zapfstelle erlaubte nur ein zweimaliges betanken zu 107 GBP, dies führte ich darauf zurück dass der Diesel zu diesem Zeitpunkt 1,07 GBP/l kostete. Es dauerte schon seine Zeit bis die beiden Fässer gefüllt waren, aber Zeit hatten wir ja nun genug bis wir einchecken konnten. Wir verbrachten die Zeit mit einem kleinen



Spaziergang am Hafen der, wie sollte es anders sein, von starken Regenschauern begleitet wurde. Den KAT konnten wir auf einem großen Parkplatz hinter der Tankstelle, welchen wir am Vorabend überhaupt nicht bemerkt hatten, parken.

Nach einigen Besorgungen im kleinen Supermarkt fahren wir zum Hafen und checkten ein. Auf meine Frage wie das Wetter in den nächsten Tagen werden wird bekam ich die deprimierende Antwort, dass es die kommende Woche so bleiben soll, auch in Irland. Gute Aussichten für einen beginnenden Urlaub.

Im Bauch der Fähre angekommen standen wir in der ersten Reihe und mussten mit dem KAT auf eine Rampe bis vor das Bugtor fahren so dass der KAT schon ein wenig steil stand. Ich machte mir Gedanken darüber, ob er durch Ketten gesichert werden muss, aber die Mitarbeiter versicherten mir dass die See ruhig ist und keine zusätzliche Befestigung erforderlich sei. Bei solchen Aktionen mache ich mir immer Gedanken darüber, ob es technisch möglich ist das die Federspeicher aus welchen Gründen auch immer nicht greifen und der KAT langsam die Rampe runter rollt.

Eine weitere, seit dem Estonia Unglück aber vielleicht unbegründete Unruhe, überkommt mich auch immer wenn ich mit Roll on – Roll off Fähren fahre, ob die Heck- und Bugklappe richtig geschlossen sind, wobei ja bis heute nicht eindeutig geklärt ist ob es sich bei dem Unfall der Estonia nicht doch um ein Attentat gehandelt hat. Auch war die Fähre in einen extrem runtergekommenen Zustand, die beste Zeit hatte diese Fähre bereits hinter sich. Der gesamte Lack war durch eine Rostschicht unterwandert, damit man durch aufplatzende Roststellen auf

dem Boden nicht stolpert waren Gummimatten ausgelegt die mit Kabelbindern gegen verrutschen gesichert worden sind. Im Bugbereich befand sich ein Aufenthaltsraum, normalerweise hätte man eine schöne Aussicht auf das Meer was aber durch die blinden Scheiben nicht möglich gewesen war. Einfassungen der Scheiben waren bereits so weit vom Rost angefressen, dass sich diese langsam anfangen zu lösen und vor der Scheibe im Takt der Motoren vibrierten.

Trotz des ungemütlichen Wetters war die Überfahrt, wie angekündigt sehr ruhig verlaufen und wir konnten unsere weitere Fahrt gegen 18:45 Uhr antreten.

Fáilte go Éirinn. Nun rollten wir zum ersten Mal auf irischen Boden und wollten nur noch zu dem in der Nähe gelegenen Platz, welcher von den an- und abreisenden Irlandbesuchern gerne aufgesucht wird. Er befindet sich in der Nähe von Our Lady's Island und sollte direkt am Meer liegen. Das Navigationsgerät führte uns durch extrem enge und schlechte Straßen und so bekamen wir in der Dämmerung den ersten Eindruck der Straßenqualität präsentiert. Wenn es so weiter geht, können wir den Plan den Wild Atlantic Way komplett zu befahren vergessen.



Nach kurzer Zeit kamen wir an dem Stellplatz St. Magaret's vorbei. Das Navi teilte uns aber in einer freundlichen Stimme mit, dass es zu dem von uns gewählten Ziel noch ungefähr 1000 Meter sind und wir den Verlauf der Straße folgen sollten, was wir dann auch taten. Schlussendlich hatte ich im Internet gelesen, dass der von uns ausgesuchte Platz ja direkt am Meer liegen sollte. Die Straße wurde zwar nicht enger, dafür die Bäume und Büsche dichter und niedriger. Ein Wenden wäre auf Grund der Platzverhältnisse nicht möglich gewesen und um rückwärts der ungemütlichen Situation zu entrinnen war es mir schon zu dunkel. So rangierten wir um die herabhängenden Äste herum und standen nach kurzer Zeit am Ende der Straße. Anstatt eines erhofften Stellplatzes fanden wir nur einen, durch große Felsblöcke abgesicherten Sandwall

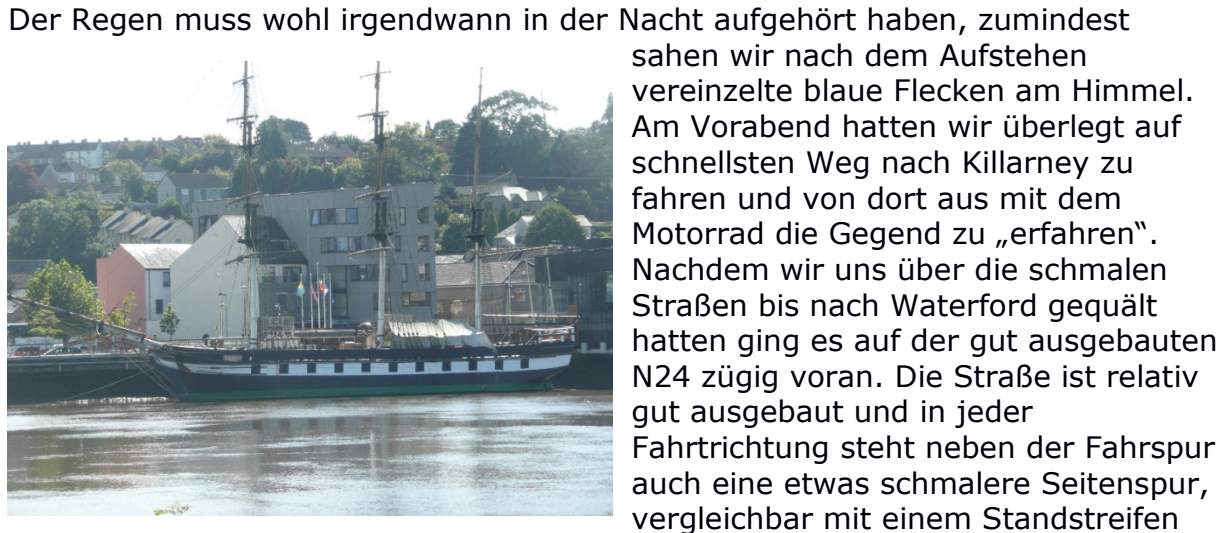
der eine Weiterfahrt verhinderte. Zwischen dem Sandwall und den Felsbrocken parkte eine Campingbus so dass wir diesen Raum zum Wenden nicht nutzen konnten. Zum Glück waren die Felsbrocken in einer Größe über die der Überhang des KAT problemlos passte und ich den KAT nach dem dritten Rangieranlauf gewendet bekommen habe und so, genau so vorsichtig wie auf der Hinfahrt, die schmale Straße zurückfahren konnte.



Wir übernachteten dann auf St. Magaret's und nutzen das vorhandene WLAN zur ersten Kommunikation während es draußen weiterhin wie aus Eimern regnete.

### **Dienstag 15.09.15**

Route: Our Lady's Island - Killarney  
Strecke: 0291 km  
Gesamt: 1224 km



Der Regen muss wohl irgendwann in der Nacht aufgehört haben, zumindest sahen wir nach dem Aufstehen vereinzelte blaue Flecken am Himmel. Am Vorabend hatten wir überlegt auf schnellsten Weg nach Killarney zu fahren und von dort aus mit dem Motorrad die Gegend zu „erfahren“. Nachdem wir uns über die schmalen Straßen bis nach Waterford gequält hatten ging es auf der gut ausgebauten N24 zügig voran. Die Straße ist relativ gut ausgebaut und in jeder Fahrtrichtung steht neben der Fahrspur auch eine etwas schmalere Seitenspur, vergleichbar mit einem Standstreifen deutscher Autobahnen, zur Verfügung. Die Breite dieser Spur reichte aus um schnellere Fahrzeuge im Bedarfsfall passieren zu lassen.

Kurz hinter Dungarvan bot die Straße einen herrlichen Blick über den Hafen von Dungarvan und dem Meer, ein kleiner Parkplatz bot sich an eine Rast einzulegen um die Landschaft zu genießen und Aufnahmen zu machen. Beim Auskuppeln bemerkte ich, dass sich das Kupplungspedal nicht mehr durchtreten ließ. Es war ein gänzlich anderes Gefühl was ich so noch nicht kennengelernt hatte. Selbst wenn keine Luft im Kessel ist kann man die Kupplung, mit erhöhtem Kraftaufwand, noch betätigen. Dies war nun aber nicht möglich, das Pedal war hart wie ein Brett. Eine Situation auf die ich gut und gerne verzichten kann, ich bekam schon wieder mein Ganzkörperjucken und die Adrenalinproduktion begann zu steigen. Annette meinte direkt dass es bestimmt nur eine Kleinigkeit sei, ich soll doch erst mal ruhig werden und dann Marcel anrufen. Ich hingegen malte mir schon kollaterale Kupplungsschäden aus, welche nur durch komplizierte Reparaturen zu beheben sind.



Nachdem ich mein Mobiltelefon in irgendeiner Tasche meiner Jacke gefunden hatte wählte ich die Nummer von Marcel. Dass er erst beim dritten Versuch abhob machte mich noch nervöser. Irgendwann hörte ich dann seine Stimme, das beruhigende „Hallo Wolfgang“ hatte ich fast überhört.



„Zwei Dinge sind zu prüfen“, meinte er. „Erst mal schaust du ob die anderen Nebenverbraucher funktionieren“, was ich bestätigen konnte. „Was mir so



spontan einfällt wäre die Kupplungsverschraubung am Nehmerzylinder, die löst sich schon mal“, war seine zweite Vermutung. Er erklärte mir noch den lokalen Fundort dieser Verschraubung worauf ich mich auf die Suche machte. Man braucht gar nicht zu suchen, die Verschraubung liegt direkt vor dem Nehmerzylinder und wäre ich erst einmal sorgfältig um den KAT gelaufen und geschaut hätte, wäre mir die gelöste Verschraubung sicher direkt aufgefallen. Nachdem ich die Kupplungsverschraubung wieder fest angezogen hatte war alles wieder in Ordnung, kurze Dankes SMS an Marcel und wir konnten unsere Fahrt fortsetzen.

Die Fahrt ging weiter ins Landesinnere, der Blick auf das Meer wurde durch eine wunderschöne grüne Landschaft ersetzt. Immer stärker kam nun die Sonne durch und vertrieb die letzten dunklen Wolken. Schnell hatten wir Cork erreicht und fuhren von dort auf der N22 Richtung Killarney wo wir um 17:00 Uhr eintrafen. Wir hatten uns einen Platz in unmittelbarer Nähe zum Zentrum ausgesucht, nur eine kleine Unterführung trennte uns noch von Fleming's White Bridge.

Der Platz war trotz der späten Saison noch gut besucht. Wer ankam suchte sich einen Platz und so kam es, dass alle großen Plätze durch kleine Fahrzeuge belegt waren. Wir konnten aber auf einer großen, befestigten Platte stehen etwas abseits aber dafür auch weit entfernt von den restlichen Besuchern. Ein Besuch im nahe gelegenen Supermarkt, den wir erst im zweiten Anlauf fanden, bescherte uns dann ein schmackhaftes Abendbrot.



### Mittwoch 16.09.15

Route: Killarney – Ring of Kerry (Krad)  
Strecke: 0000 km  
Gesamt: 1224 km

Nach dem Frühstück entlud ich das Motorrad aus der Garage. Der Himmel war nur leicht bewölkt, gute Voraussetzung dafür dass es einen trockenen Tag geben würde. Wir fuhren Richtung Killorglin den Ring of Kerry entgegen dem



Uhrzeigersinn. Ursprünglich wollten wir die Strecke mit den KAT fahren, aber bereits am River Caragh hätten wir nur sehr schwer anhalten können. Der kleine Parkplatz war bereits mit verschiedenen Fahrzeugen überfüllt, mit dem Motorrad hatten wir einfach bessere Karten kurz zu halten. Dies bewahrheitete sich auch auf der gesamten Strecke, oftmals sind wir einfach am Straßenrand stehen geblieben was mit dem KAT unmöglich gewesen wäre.

Der überfüllte Parkplatz war Heimat verschiedener Iren gewesen, welche die kuriosesten Souvenirs anboten. Selbst Fotos mit mitgebrachten Eseln, Hunden und Katzen waren möglich. Einige stellten aus Binsen das St. Bridget Cross her und boten diesen Talisman zum Verkauf an. Der Glaube an die heilige St. Brigid resultiert aus dem Jahre 490 und noch heute werden die Kreuze geflochten die als schützendes Symbol gelten und in vielen Haushalten, Ställen und Autos zu finden sind.

Die Straße führte nun immer näher an den Atlantik heran, die Flut der Eindrücke war überwältigend obwohl ich mich mehr auf das Fahren konzentrieren musste. Aber für Landschaftsaufnahmen war auch Annette zuständig. Ein Klopfen auf der Schulter ist das eindeutige Signal dafür, dass ich anhalten muss. Und da spielt es keine Rolle ob sie eine Aufnahme machen möchte oder auf die Toilette muss.



Der Atlantik muss wohl noch so warm gewesen sein, dass sich bei Keels am Strand ein einsamer Schwimmer in diesen traute. Kurze Zeit später waren wir bereits in Reenard Point, und nahmen die Fähre nach Valentia Island, Europas westlichste bewohnte Insel. Der kleine Leuchtturm der Insel steht an der äußersten Landzunge zu Beginish Island und ist nur über eine extrem schmale und steile Fahrspur aus Betonplatten erreichbar. Die Kehren waren so eng, dass ich selbst mit dem Motorrad zu kämpfen hatte. Erschweren hinzu kam die Tatsache, dass mich kurz vor der Fähre noch eine Wespe bei offenem Visier in die Backe gestochen hatte.



Gegen Entgelt kann man diesen kleinen Leuchtturm besichtigen, da dieser aber noch in Betrieb ist muss man an einer Führung teilnehmen. An diesem Ort bekamen wir einen ersten Eindruck darüber, mit welcher elementaren Kraft der Atlantik gegen die Küste knallt. Die Eindrücke begannen sich zu überschlagen und wir konnten uns gar nicht genug an diesem Anblick erfreuen.

Was man hinunter fährt muss man auch irgendwie wieder hinauf fahren. Nur ging das deutlich einfacher wie die Talfahrt. Vom Leuchtturm sind es nur wenige Kilometer zur Mariengrotte, einem Schiefersteinbruch in dem Arbeiter für einen Hungerlohn den Schiefer zur Eindeckungen auf der ganzen Welt, so auch für das Unter- und Oberhaus und der Pariser Oper abbauten. Konkurrenzkämpfe führten dazu, dass der Steinbruch geschlossen werden musste, aber auf Grund von Restaurierungsmassnahmen wurde der Steinbruch Ende der 90iger Jahre wieder eröffnet. In der Grotte werden heute Messen an kirchlichen Feiertagen gehalten.

Die Straße endet hier und wir mussten ein kleines Stück zurückfahren ehe wir wieder auf die Ringstraße trafen und über eine Drehbrücke auf das Festland nach Portmagee gelangten. Möchte man die Insel Skelling Michel besuchen, besteht hier die Möglichkeit bei schönem Wetter dies mit kleinen Fähren zu machen.



Da wir über Valentia Island gefahren sind, haben wir den Ring of Kerry bereits bei der Reenard Point verlassen. Wir fahren den Skellig Ring,



welcher ein Teil des Wild Atlantic Ways ist, die Atlantikküste entlang und biegen in eine kleine Seitenstraße nach Ballynabloun ab. Von hier hat man einen fantastischen Blick über das angeblich schönste Riff Irlands, dem Puffin Islands.

Überwältigt von den visuellen Eindrücken der Landschaft fuhren wir zurück zum Skellig Ring und trafen nach kurzer Zeit wieder auf den Ring of Kerry. Über Waterville führte uns die Strecke nun durch eine hügelige Landschaft ehe wir nach Caherdaniel wieder ein wenig in Atlantiknähe kamen. Weniger spektakulär führte uns nun der Ring immer näher an unseren Ausgangspunkt zurück. Die Anzahl der Touristenbusse nahm zu,

was uns auch dazu veranlasste Ladies View und den Torc Wasserfall zu einem späteren Zeitpunkt zu besuchen.

Die ganze Strecke entlang schmückten Lilien, Fuchsien und riesige Hortensienbüsche die Vorgärten und den Wegesrand der Straße. Vereinzelt wuchsen selbst Palmen in dieser rauen, nach Meersalz riechenden Gegend zu stattlichen Pflanzen heran. In den Hochlagen breiteten sich das Heidekraut und der gelbe Ginster großzügig aus.



Viel hatten wir von der Bekömmlichkeit irischer Steaks gehört was uns dazu veranlasste, uns hiermit in Killarney einzudecken. Prall gefüllt war der Rucksack, welchen Annette auf dem Rücken trug als wir wieder nach 217 Kilometer am KAT angekommen waren. Ich sagte Annette noch, dass ich ihr den Rucksack abnehmen würde bevor Sie in den KAT stieg, aber Frau hatte ihren eigenen Kopf und ein dumpfer Aufschlag signalisierte nichts Gutes. Annette war vermutlich durch eine Windböe die die Türe im ungünstigsten Moment zudrückte, von der Leiter gefallen und samt Rucksack und Helm auf den Boden gefallen. Benommen und bleich lag Sie nun da und ich half ihr langsam wieder auf die Beine zu kommen. Erst einige Zeit später ging es ihr wieder etwas besser, doch allem Anschein nach hat sie sich gehörig den Steiß geprellt.

Trotz des Zwischenfalls konnte Annette im Verlaufe des Abends unter Schmerzen wieder lachen, wir ließen uns die Steaks schmecken und ließen den Abend langsam bei einem irischen Bier ausklingen.

### **Donnerstag 17.09.15**

Route: Killarney – Tralleen (Krad)  
Strecke: 0000 km  
Gesamt: 1224 km

Der Sturz war wohl doch heftiger wie angenommen. Die Nacht über hatte Annette Schmerzen und wusste nicht auf welcher Seite sie besser liegen konnte. Es wurde ein wenig später bis wir mit dem Motorrad unterwegs waren und beschlossen erst einmal mir neue Motorradstiefel zu beschaffen. Uns wurde gesagt, dass in Killarney ein Bekleidungsgeschäft sei, aber an dem angegebenen Ort war nichts zu finden. Nach längerem Suchen bin ich dann zur Touristeninformation gefahren und habe nachgefragt. Der Laden war schon seit geraumer Zeit geschlossen, das nächste Motorradgeschäft befindet sich nun in Tralee, teilte man mir freundlich mit.

Auf nach Tralee, die Fahrt ging hauptsächlich über die gut ausgebaute N22, so dass wir zügig vorankamen. Auch hier begann dann anschließend das Suchen. Manche Aktionen sind so überflüssig wie ein Kropf, so auch mein stur andauerndes suchen nach dem Geschäft. Bei einem Tankstopp entschloss ich mich dann doch nach dem Standort des Geschäftes zu erkundigen und bekam

die Antwort, dass dieser Laden zwar noch existiert aber sich der Standort in den nördlichen Stadtteil verlagert hat. Irgendwann hatten wir ihn dann gefunden und waren ein wenig überrascht. Es war zwar ein Honda Händler sein Kerngeschäft waren aber die motorisch angetriebenen, landwirtschaftlich genutzten Geräte. Im ersten Stock war ein kleiner Verkaufsraum der genau zwei verschiedene Marken an Stiefeln führte.

Früher hätte man diese Stiefel der „Popperszene“ zugeordnet, nichts für meinen schlichten und einfachen Geschmack, mal ganz davon abgesehen dass die Passform auch nichts für meine verwöhnten Füße waren.

Wir sind dann unverrichteter Dinge wieder zurück gefahren, gerieten in einen heftigen Regenschauer und wollten eigentlich noch zu dem Torc – Wasserfall und Ladies View. Die zunehmenden Schmerzen und der damit verbundenen Unbeweglichkeit von Annette verhinderten aber weitere Aktivitäten mit dem Motorrad, so dass wir nach 98 Kilometer wieder am KAT waren.

Kein gutes Omen für weitere Aktivitäten, vielleicht geht es Annette am morgigen Tag besser.

### **Freitag 18.09.15**

Route: Killarney – Dingle Halbinsel (Krad)  
Strecke: 0000 km  
Gesamt: 1224 km



Killarney, aber die Wahrscheinlichkeit dass wir nass würden war groß. Wir entschlossen uns aber trotzdem das Risiko einzugehen und zur Dingle Halbinsel zu fahren. Annette „dröhnte“ sich mit Schmerzmittel zu, anschließend fuhren wir begleitet von einzelnen Schauern los.

Bis Castlemain ging es wieder auf Grund der gut ausgebauten Straße schnell voran, hier bogen wir dann auf die schmale R561 Richtung Inch Beach ab. Das Besondere an diesem weißen Sandstrand ist die Tatsache, dass man hier bei

Wir hörten es die ganze Nacht – unaufhörlich regnete es und verursachte Trommelwirbel dem selbst Joey Jordison nicht gewachsen gewesen wäre.

Nach dem Frühstück erkundigte ich mich nach dem Wetter, in Dingle sollte es ein wenig besser sein wie in



Ebbe gut einen Kilometer laufen muss um ins Wasser zu kommen.

Bald schon war die malerische Ortschaft Dingle erreicht, welche unter anderem durch den berühmten, seit 1984 in der Bucht von Dingle lebenden Delphin Funghi bekannt ist. Zahlreiche bunt gestaltete Pubs, Sea - Food Restaurant und Souvenirläden säumen die Hauptstraße des kleinen Ortes. Von hier werden Bootstouren in die Dinglebucht unternommen um den Delphin bestaunen zu können. Unaufhörlich rollen die Busse an, die Touristen schieben sich trotz des eher kühlen Wetters durch die Straßen und Hafensperrung.



Wir verweilen eine kurze Zeit am Hafen ehe wir den Wild Atlantic Way weiter auf der R 559 rund um die Westspitze der Halbinsel fahren. Das Wetter wurde zunehmend besser, die Sonne versuchte mit aller Kraft die grauen Wolken zu vertreiben. Hoch oben am Sleat Head hat man einen atemberaubenden Blick über die Klippen und das Meer. Eine weiße Marienstube mit dem Kreuzifix steht auf der Landseite auf einem Betonsockel in dem Felsen und bittet den Gläubigen zur Einkehr. Von hier oben hat man einen guten Blick auf Blasket Island. Weiter unten in der Bucht bei Dunmore Head liegen heute immer noch die Wrackteile des 1982 in einem Sturm zerstörten Containerfrachter Ranga.

Zwischenzeitlich bereuen wir es in keiner Weise mehr die Strecken mit dem Motorrad zu machen und nicht mit dem KAT, es ergeben sich so einfach mehr Gelegenheiten kurzfristig anzuhalten und die Landschaft zu genießen.

Über Ballyferriter sind wir wieder zurück nach Dingle gefahren, fuhren aber nicht dieselbe Strecke zurück sondern wählten die Route über den Connor Pass. Schon kurz nach dem Dorfausgang weisen Schilder darauf hin, dass diese Straße nur mit Fahrzeugen bis 2t und einer Breite von maximal 1,80m befahren werden darf. Einige belehrungsresistente Wohnmobilfahrer ignorieren diese Warnhinweise konsequent und fahren den Pass hinauf. Unsere Vermutung dass diese Fahrer nur bis zu dem, am höchsten Punkt gelegenen Parkplatz fahren, bewahrheitete sich nicht. Als wir oben angekommen waren, fuhren diese auf der anderen Seite hinunter. Die Fahrt hier hoch hatte sich wirklich gelohnt, fern im Süden konnte man noch die Skelligs sehen, die Aran Inseln im Norden jedoch nur noch erahnen.





Die Strecke ist wirklich eng, zwei sich entgegenkommende Kleinbusfahrer mussten schon einige Rangierarbeiten leisten um aneinander vorbei zu kommen. Dabei ist zu erwähnen, dass die eigentliche Engstelle vielleicht 100m lang ist, schlimmstenfalls reicht das aber aus die zurückgelegte Strecke im Rückwärtsgang zu bewältigen.

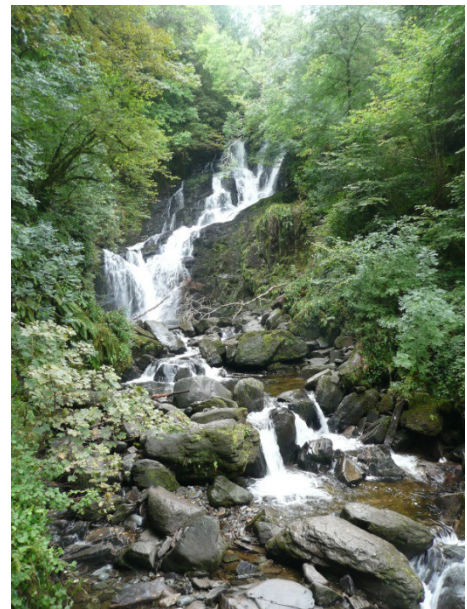
Bei Camp mündete die R560 wieder in die N84 und wir fuhren anschließend über Tralee wieder zu unserem

Startpunkt zurück. Der gesamte Streckenverlauf betrug heute 199 Kilometer. Während eines Tankstopps musste ich mich von den Sohlen meiner Stiefel verabschieden, in großen Fetzen hingen diese nur noch an der vordersten Ecke wodurch ich beim Schalten und bremsen stark eingeschränkt wurde.

### **Samstag 19.09.15**

Route: Killarney – Ladies View (Krad)  
Strecke: 0000 km  
Gesamt: 1224 km

Für uns war es klar, dass heute der letzte Tag in Killarney sein wird. Morgen werden wir weiter in den Norden fahren und so bietet es sich an, den Tag für eine kurze Tour zu nutzen. Da wir den Torc – Wasserfall und Ladies View am ersten Tag passiert aber nicht angeschaut hatten, wollten wir dies heute nachholen. Wir fuhren folglich den Ring of Kerry diesmal im Uhrzeigersinn was mit dem Motorrad auch kein Problem darstellt obwohl die Strecke, vermutlich auf Grund des Wochenendes gut frequentiert war. Nach einer kurzen Strecke erreichten wir den Parkplatz von dem man in wenigen Minuten zum Wasserfall laufen kann. Neben dem Parkplatz warteten Kutscher darauf ihre Kutschen mit zahlungswilligen Touristen zu beladen und dann zum nahe gelegenen Muckross House, einem im 19. Jahrhundert errichtetem Herrnsitz zu fahren. Prächtig angelegt ist auch der hierzu gehörende Garten. Freundlich wurden wir gefragt ob wir die Fahrt machen wollten, wurden auch nicht weiter bedrängt als wir abgesagt haben. Still zogen sich die Kutscher zurück und warteten geduldig auf die nächsten Besucher.



Zum Torc – Wasserfall führt ein kurzer aber steiler Weg hinauf. Der Wald hat den Anschein, als würde er sich selbst überlassen. Die Bäume waren durch die Feuchtigkeit teilweise mit einer starken Moosschicht bewachsen, abgestorbene Äste oder Bäume blieben unangetastet liegen und sorgten so für eine zusätzliche Atmosphäre. Im Morgengrauen und bei Nebel eine herrliche Filmkulisse.



Nach kurzer Zeit waren wir an den Kaskaden des Wasserfalles welche von einem kleinen Flüsschen gespeist werden, der in 800 Meter Höhe entspringt. Der Wasserfall ist in keiner Weise mit denen vergleichbar welche wir in Norwegen gesehen hatten. Er hatte seinen Reiz, nicht zuletzt wegen der Lage im Wald.

Weiter ging es zu Ladies View, einem Aussichtspunkt welcher der Überlieferung nach seinen Namen von den Bediensteten von Königin Victoria trägt, weil diese beim Anblick auf die drei Seen des Killarney Nationalparks Entzückungsschreie ausstießen. Zugegeben der Ausblick hat seine Reize, aber so überwältigend wie in manchen Reiseführern beschrieben empfanden wir diesen nicht.

Der Tag war noch jung und so erkundeten wir noch ein wenig das Zentrum von Killarney. Der Ortskern ist geprägt von einer Hauptstraße und den vielen kleinen Geschäften der dort ansässigen Einzelhändler. Die Häuser sind eher schlicht gehalten und nicht so auffällig bunt wie in Dingle, wobei die Häuserreihen immer wieder durch schöne Natursteinhäuser erahnen lassen wie es vielleicht früher hier ausgesehen haben mag.

Eine gemischte Gruppe Kinder tanzten nach gälischer Musik welche, abgesehen von einer Akkordeoneinlage eines Mädchens, aus einem modernen CD – Player abgespielt worden ist. Nur wenige Jungen waren Teil des Ensembles, die die Tänze in der landestypischen Tracht aufführten.

In einem keltischen Juweliergeschäft konnten wir hochwertigen und handgefertigten Schmuck bewundern. Der Schmuck wird seit 1991 ausschließlich in Dingle gefertigt und dort wie in Killarney verkauft. Besonders auffällig fanden wir die Ogham Schmuckstücke. Ogham ist eine Art Runenschrift welche in Irland zwischen den 4. und 6. Jahrhundert angewendet worden ist. Buchstaben werden hierbei durch Striche ersetzt welche von unten nach oben gelesen werden. Ich brauche hierbei nicht sonderlich zu erwähnen, dass es Annette ein Anhänger besonders angetan hatte und dieser seitdem in diesem Geschäft nicht mehr käuflich zu erwerben ist. Die Schrift in Ogham lautet Mo ghrá Thú.



Da man von Gold alleine nicht satt wird haben wir uns noch mit frischem Fleisch eingedeckt und waren nach nur 44 Kilometer wieder am KAT. Ich musste das Motorrad noch verstauen und die Gelegenheit ergab sich die Tanks vom KAT aufzufüllen oder entsprechend zu entleeren.



Morgen geht es weiter in den Norden nach Loop Head.

### Sonntag 20.09.15

Route: Killarney – Loop Head  
Strecke: 0134 km  
Gesamt: 1358 km

Warum regnet es immer dann wenn man gerade draußen ist und alle Sachen verstaut? Unaufhörlich öffneten sich die Schleusen der Regenwolken, es hatte den Anschein als wolle es nicht aufhören. Annettes Einstieg in den KAT erwies sich wieder als Herausforderung da sie es einfach nicht schaffte das Bein zum



Einsteigen entsprechend dem Tritt hoch zu bekommen um sich dann hochziehen zu können. Vielleicht nutzte sie aber auch den Umstand aus, um das Einsteigen zu üben wenn wir jenseits der 75 sind und sich dadurch mir gegenüber einem Vorteil erhofft.

Früh sind wir Richtung Tralee aufgebrochen um über Listowel nach Tarbert zu fahren. Von dort ging die Fähre über einen kurzen Abschnitt des River Shannon nach Killimer. Für die

knapp 20 Minütige Überfahrt mussten wir 20 € bezahlen weil wir trotz der Größe und des Gewichtes wie ein Wohnmobil eingestuft wurden und dabei spielen die Maße des Fahrzeuges keine Rolle.

Bei Killkee war Schluss mit der bisher ruhigen Fahrt. Die Straße war bis hier hin einigermaßen gut ausgebaut und mutierte nun zu einem beginnenden Feldweg, ein Streckenabschnitt des Wild Atlantic Way, der sich jeden Kilometer weiter zusammen zog. Die Straße führte durch eine Art Ebene, es waren keine seitlichen Steinwälle oder Zäune vorhanden welche einen im Falle eines Ausweichmanövers kostbaren Platz geraubt hätten. Überhaupt kamen uns erfreulicher Weise kaum Fahrzeuge entgegen die solche Manöver hervorgerufen hätten.

Nach 26 Kilometer waren wir am Ende der schmalen Landzunge und dem Leuchtturm angekommen. Der Regen hatte zwischenzeitlich etwas nachgelassen, so dass wir uns den Anblick des Atlantiks von den Klippen gönnten. Warnschilder kurz nach dem Ende des Parkplatzes warnen vor den Gefahren und weisen ausdrücklich darauf hin, dass das Betreten der Klippen nach den Warnschildern auf eigene Gefahr geschieht. Ein mit Blumen geschmücktes Kreuz unterstreicht den Hinweis auf die mögliche Gefahr.





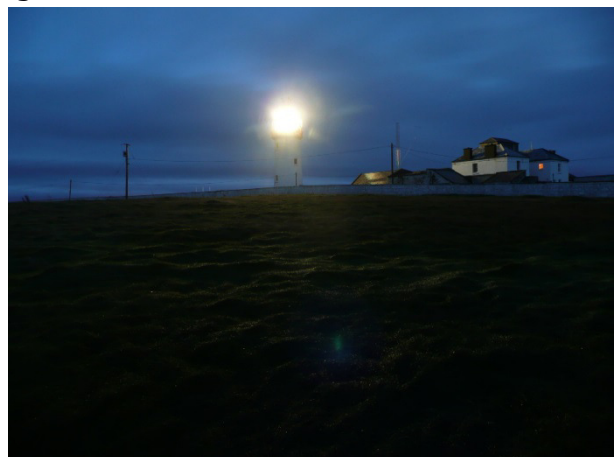
Trotz des diesigen Wetters war die Aussicht beeindruckend. Es gibt hier keinerlei Sicherheitszäune, hat man die Warnschilder hinter sich gelassen kann man bis zum Klippenrand laufen. Die Wiesen sind dermaßen weich das man das Gefühl hat auf Moos zu gehen. Durch das starke Wurzelwerk überwächst die Wiese stellenweise diese Abrisskante, eine Unachtsamkeit und die Wiese würde dem Gewicht nicht standhalten.

An dem Westzipfel erinnerten uns Steinhügel und gelegte Figuren an die Situation am Polarkreis. Dort bedeuten diese Hügel dass man diesen Ort ein weiteres Mal besuchen wird, vermutlich ist es ein ähnliches Ritual wie dort dem wir uns auch nicht entziehen konnten.

Im Anschluss haben wir noch den Leuchtturm besichtigt. Eine kleine Multimedia Showklärte die Besucher über die Fauna und Flora der Gegend und den aktiven Leuchttürmen Irlands auf. Die Ausstellung war ein wenig rudimentär aufgebaut und ausschließlich in englischer Sprache gehalten. Anscheinend wird der Leuchtturm nicht stark von Touristen frequentiert. In einem kleinen Raum der als Café deklariert war, lief ein Fernseher auf dem gerade ein Fußballspiel gezeigt wurde das sich alle Mitarbeiter des Leuchtturmes anschauten. Eine Frau wandte sich uns zu und stieg mit uns die 75 Stufen des kleinen aber noch aktiven Leuchtturmes hinauf und erklärte uns in einem auswendig gelernten Szenario die Geschichte des Turms. Ich wurde den Eindruck nicht los dass es sich um ein wichtiges Fußballspiel handeln musste.

Ein Leuchtfeuer gab es seit 1670 an diesem Ort. Zu diesem Zeitpunkt stand noch kein Turm sondern ein Haus und der Lightkeeper hatte das Leuchtfeuer in seinem Haus. Erst 1802 wurde der Turm gebaut welcher 1854 erneuert worden ist. Das Leuchtfeuer war bis 1869 ein konstantes weißes Licht wurde dann aber zu einem blinkenden Licht geändert.

Der Regen legte sich und der Wind nahm zu, ein Naturereignis löst das andere ab. Mich hielt der Wind aber nicht davon ab in der Dunkelheit noch einige Aufnahmen vom Leuchtturm zu machen. Was ich nicht verhindern konnte, dass der Wind stärker wie die Stabilität des Stativs war.



## Montag 21.09.15

Route: Loop Head - Spiddal  
Strecke: 0225 km  
Gesamt: 1583 km

Eine ungewöhnlich ruhige Nacht. Der Wind hatte sich irgendwann am späten Abend verzogen und so sind wir bei strahlendem Sonnenschein aufgestanden. Wir waren noch nicht mit dem Frühstück fertig als von Osten her dunkle Wolken aufzogen und es wieder ein wenig anfang zu regnen.



Wir sind trotz des Nieselregens zu den Klippen der Mündung des River Shannon gegangen, die Brandung war hier noch beeindruckender wie am Vortag. Wir konnten fast bis zum Wasser runter gehen, nur wenige Höhenmeter trennten uns von dem salzigen, weiß sprudelnden Wasser von dem wir die Gischt abbekamen weil die Wellen mit einer immens hohen Kraft gegen die Felsen schlugen.

Unser Ziel war Dolin, eine kleine quirlige Stadt welche für seine Musikszene bekannt ist. Vorher wollten wir die in direkter Nähe befindlichen Cliff of Moher besichtigen, die als bekanntesten imposantesten Steilklippen Irlands in jedem Reiseführer beschrieben werden. Mit ihren knapp 221 m Höhe sind sie gemessen an den Klippen auf Achill Island, welche mit 664 m die höchsten Klippen Irlands sind, eher klein.

Man kann diesen Ort nicht verfehlen, vermutlich ist dort der größte Parkplatz Irlands errichtet worden. Hunderte Autos und unzählige Busse parkten Reihe in Reihe auf dem fast leeren Platz. Wie mag es hier in der Hochsaison aussehen?



Die Parkgebühr betrug moderate 6€, gemessen an den Übernachtungspreisen der Stellplätze ein eher niedriger Preis. Nach knapp 10 Minuten Fußweg erreichten wir das Gelände an den Klippen. Mehrere, in den Felsen integrierte Souvenirläden

säumten den Weg bis wir vor der Tür des erst 2007 errichteten Visitor Centers standen welches ebenfalls, architektonisch sehr anspruchsvoll, harmonisch in den Felsen gebaut worden ist und so nur die Eingangstüre von außen erkennbar ist. Alles Weitere spielt sich auf zwei Etagen im Felsen ab.

Unser Fußweg führte uns zuerst zum O'Brien's Tower für dessen Besteigung aber nochmals je Person zwei Euro gezahlt werden mussten. Da der Turm nur über eine geringe Höhe verfügt malten wir uns keine besondere Aussicht aus und folgten der Massen auf dem Burren Way bis zu der mittleren Aussichtsplattform.



Von hier soll man zur richtigen Jahreszeit einen schönen Ausblick auf Goat Island und den Papageientauchern haben.

Das gesamte Besuchergelände ist entgegen der von uns bisher besuchten Klippen, mit allen erdenklichen Sicherheitseinrichtungen wie Absperrungen und Hinweisschilder versehen. Ungewöhnlich weil wir es bisher so noch nicht in Irland erlebt hatten.

Wir folgten den Burren Way, welcher von Dollin bis nach Liscannor führt und erst 2013 als Cliffs walking trail freigegeben worden ist bis nach Hags Head. Unmittelbar nach der südlichen Absperrung übersteigt man ein Gatter und lässt sämtliche Sicherheitseinrichtungen hinter sich. Der Weg führt streckenweise keine 5 m von der Abrisskante entfernt, ein Ort an dem man wieder die Unvernunft einiger Touristen feststellt welche unbedingt ein Selfie mit den Klippen machen wollen.

Am frühen Nachmittag gegen 16:00 Uhr fuhren wir Richtung Doolin um dort einige Tage zu bleiben. Wir planteten den KAT auf einen Stellplatz zu lenken und von dort wieder mit dem Motorrad einige Touren zu unternehmen. Auch war der Stellplatz nicht weit vom Ortskern entfernt so dass ein abendlicher Besuch in einem der vielen kleinen Pup's möglich wäre.



Den Platz erreichten wir nach kurzer Fahrt, die Strecke führte mitten durch Doolin was auf Grund der Enge und der teilweise unmöglich geparkten Fahrzeuge schon eine Herausforderung ist. Zwei Schranken verhinderten die Einfahrt auf das Gelände, eine Anmeldung scheint erforderlich zu sein. Nach kurzer Zeit kam ein Mann mit seinem Auto angefahren und begrüßte mich direkt mit den Worten ob ich vom Militär bin. Ich dachte erst ich hätte mich verhört und fragte vorsichtshalber nochmal nach ob er mich oder den KAT meinte. Es war bestätigt, er meinte mich. Ich empfand es schon als schlechtes Omen, orderte trotzdem mindesten 2 Nächte. Da er einen dringenden Termin hatte sollte ich später zum Bezahlen kommen und erst mal einen Platz belegen. Wir diskutierten gefühlte fünfzehn Minuten über einen unmittelbaren Platz in der Nähe der Schranken weil dort alles großflächig betonierte war, erklärte ihm dass ich mit 10 Meter Länge und knapp 16 Tonnen keine gute Figur mache die schmalen Wege bis fast an das Ende des Platzes zu fahren. Aber er ließ nicht locker und ich hatte auch keine weitere Lust alles nochmal zu erklären.

Wir fuhren die Fahrspur, welche Fahrzeugbreite aufwies nach oben und rangierten den KAT in eine der Buchten. Warum uns diese nicht gefiel nachdem wir fast standen kann ich nicht mehr sagen, wir wählten die zweite Bucht welche in einem spitzen Winkel zu dem Weg lag und fuhr auf die befestigte Platte. Es passierte was passieren musste, mit dem Hinterrad habe ich ungefähr 30 Zentimeter feinst gepflegten, millimetergenau hochgeschnittenen irischen Golfrasen zu einem Kletterparcours für Nacktschnecken verwandelt was mir im ersten Augenblick gar nicht aufgefallen war.

Wir saßen noch im Fahrerhaus, der Diesel säuselte vor sich hin als hinter uns ein PKW hielt, der Fahrer hupte und ausstieg. Ich ging zu ihm und bevor ich etwas sagen konnte wurde ich dermaßen beschimpft was ich nie gedacht hätte und überhaupt nicht darauf vorbereitet war. Ob ich nicht Autofahren könnte, warum ich über den Rasen gefahren sei und ob ich das immer so machen würde. Als er dann von mir verlangte den Rasen zu reparieren und in Ordnung zu bringen ist mir die Lust vergangen und der Kragen geplatzt.



Man muss sich das mal vorstellen, ich hatte echt den Eindruck da steht jemand auf der Lauer wartend und wenn was passiert folgen diese Attacken. Ich habe mich noch bemüht beim sofortigen Verlassen der Platte nicht mehr Schaden anzurichten.

Den zweiten Platz in Doolin wollte ich zu diesem Zeitpunkt nicht ansteuern, vielleicht war es ein Fehler, aber in dieser Situation war ich extrem sauer und überempfindlich. Wir fuhren Richtung Lisdoonvarna und wollten zum Black Head. Ich malte mir in Gedanken einen genau so schönen Platz aus wie auf Loop Head. Auf der Fahrt dorthin habe ich mich maßlos darüber geärgert, dass uns durch diese Aktion sicherlich mindestens ein schöner Abend in einem Pup verloren ging. Vielleicht habe ich auch überreagiert, einige Schritte über die Grasnarbe laufen hätte sicherlich einiges wieder richten können. Nun aber war es für solche Überlegungen zu spät, wir brauchten langsam einen Platz zum Schlafen.

Black Head erwies sich als der zweite Reinfeld, keine Möglichkeit dort zu übernachten, die gesamte Straße ist auf der einen Seite vom Felsen gesäumt und auf der anderen Seite schlägt ein wenig tiefer die Brandung gegen das Ufer. Nur die, durch den Regen entstehenden, Regenbögen werteten die Gegend ein wenig auf.

Wir wendeten an einer geeigneten Stelle da wir uns wieder auf direktem Weg nach Doolin befanden und fuhren weiter bis in den unscheinbaren Ort Spiddal wo wir auf einem eher



runtergekommenen Platz übernachteten. Während der Fahrt ist uns noch aufgefallen das merkwürdigerweise auf der rechten Seite beide Positionsleuchten vom Koffer fehlten. Würden diese links fehlen könnte ich dies auf ein misslungenes Ausweichmanöver zurückführen, aber rechts? Schlussendlich vermuteten wir, dass es wohl die Schranke in Doolin gewesen sein muss, das würde auch der Grund sein, dass die rechten Leuchten fehlen.

## **Dienstag 22.09.15**

Route: Spiddal - Carrowkeel  
Strecke: 0187 km  
Gesamt: 1770 km



Die Nacht war ruhig gewesen, dies war auch nicht verwunderlich da wir neben einem Wohnwagen die einzigen Gäste dort waren. Die Gelegenheit war günstig vor der Weiterfahrt die Tanks zu entleeren, Wasser wollte ich hier nicht bunkern.

Wir fuhren die R336 Richtung Maam Cross. Die Strecke führte durch eine wunderschöne Hochmoorlandschaft. Viele kleine Seen säumten die Strecke und die Torfstecher hatten den Torf in

kleine, brikettförmige Stücke gestochen und auf großen Halden zum trocken gestapelt. Sollte sich die Gelegenheit ergeben an solch einen Stapel halten zu können würde ich mir ein Erinnerungsstück mitnehmen.

Aber dazu kam es nicht, die Straße bot keine Möglichkeit an diesen Stellen zu halten und auf die Moorfläche zu fahren hielt ich für zu riskant. Trecker, welche uns entgegen kamen, hatten hinten eine Zwillingsbereifung aufgezogen um dem zu starken Einsinken in dem morastigen Boden vorzubeugen.

Die Landschaft war ein optischer Genuss den Annette in vollen Zügen genoss. Ich erhoffe mir, dass es ab Maam Cross straßentechnisch besser werden würde, weil wir von dort die N59 Richtung Cliffton fahren wollten.

Die Landschaft war unverändert schön und die Straße war trotz dass es nun eine Nationalstraße war unverändert schmal. Erschwerend hinzu kamen allerdings die Busse und Lastwagen welche uns nun entgegen kamen. Ferner mutierte die Straße allmählich zu Irlands längster Achterbahn.





Da uns Doolin durch die Lappen gegangen war, wollten wir in der Nähe des kleinen Fischerdorfes Westport übernachten. Auch dort soll es in unmittelbarer Nähe zum Zentrum einen Platz geben welchen wir erst beim zweiten Anlauf gefunden hatten. Der Platz war relativ groß und menschenleer. Irgendwie kein gutes Zeichen. Ich schaute mich auf dem Gelände ein wenig um während Annette im KAT wartete. In einer Art Wäscherei arbeitete eine Frau die mich darüber aufklärte dass der Platz bereits seit dem 13.09 geschlossen sei.

Wieder kein Pub dachte ich mir, ging ein wenig verärgert zum KAT zurück und überlegte wie weit wir weiter in den Norden fahren oder ob wir uns in der Nähe etwas suchen um mit dem Motorrad noch einige Touren zu unternehmen.

Wir entschieden uns für einen Platz in Carrowkeel, ca. 25 Kilometer von Westport entfernt. Der Platz wird von einem Holländer betrieben der irgendwann nach einem Urlaub dort hängen geblieben ist und Glück hatte, dass zu diesem Zeitpunkt das große Grundstück zum Verkauf angeboten wurde.

Wir suchten zu Fuß nach einem geeigneten Platz für uns weil auch hier die Wege recht eng sind und er uns gebeten hatte nicht über den Rasen zu fahren. Stand mir das nun vom Vortag auf der Stirn geschrieben oder war es ein reiner Hinweis?

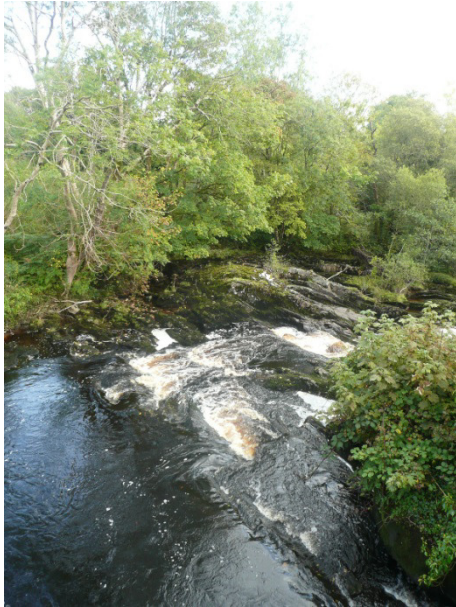
Nachdem wir standen habe ich direkt die beiden Positionsleuchten repariert bevor wir am Abend in den kleinen Pub auf dem Gelände gegangen sind. Irisch Folk wurde zwar gespielt aber das Pint Bier gab es nur aus der Dose. Ein kleiner Trost für das entgangene Doolin und Westport.



### **Mittwoch 23.09.15**

Route: Zu Fuß Rund um Carrowkeel  
Strecke: 0000 km  
Gesamt: 1770 km

Wir hörten es die Nacht und der Blick aus dem Fenster bestätigte unseren Verdacht. Aus dunklen Wolken ergoss sich der Regen zur Erde der nach dem Frühstück wunschgemäß nachließ. Es war später wie die anderen Tage, und so beschlossen wir die Gegend zu Fuß zu erkunden.



In der Nähe gibt es zwei Seen die wir erkunden wollten und nachdem wir uns nach der genauen geographischen Lage erkundigt haben stiefelten wir los. Der Hinweg ging, gemäß der Auskunft, immer der Straße entlang. Irgendwie eintönig auch wenn die Straße eher einem Feldweg glich.

Ursprünglich wollten wir eigentlich zum Lough Cullin laufen, ein Blick auf das GPS zeigte aber zwei weitere kleine Seen in der Nähe, einer von ihnen war der Lough Levallinree dessen Entfernung für eine Wanderung ausreichend war.

Die einzige Abwechslung bis Shinnack waren die unterschiedlichen Häuser am Straßenrand. In einem der Häuser saß ein kleiner Hund wie gemalt auf der Fensterbank und ich sagte Annette noch dass dort ein kitschiger, kleiner

Porzellanhund Wache hält. Es muss sich aber wohl um einen Transformer gehandelt haben, irgendwann begann er sich lebhaft zu bewegen und auf dem weiteren Weg sprang dieser Annette an. „He want to say only Hello“, war die freundliche Antwort seiner Besitzerin die uns nach kurzer Zeit eingeholt hatte.

Es ist schon erschreckend wie viele Anwesen hier zum Verkauf angeboten werden, die Palette reicht vom villenähnlichen Anwesen bis zu komplett runtergekommenen, kleinen Häusern.

Wir sahen den See aber ob wir auf dem Weg wirklich dorthin kämen war uns nicht sicher. Wir fragten einen Landwirt, der ungeniert einen alten Teppich vor seinen Haus auf der Wiese am abfackeln war. Wir unterhielten uns kurz und dabei empfahl er uns einen anderen Weg zum Ufer.

Es war ein schier nicht endender Weg, vorbei an einsamen Häusern welche nur durch die Hunde der Besitzer bewacht worden sind. Vor manch einem der kläffenden Kampfmaschinen musste man schon Respekt haben und froh sein dass diese angeleint gewesen waren. Unvorstellbar was hätte passieren können wenn die Leine gerissen wär, aber das wollte ich mir zu diesem Zeitpunkt nicht ausmalen.



Irgendwann erreichten wir dann das Seeufer und die Enttäuschung war groß. Es war kein See wo man sich länger als nur irgendwie nötig aufhalten wollte. Der Rückweg war beschlossen und da ich versuche keinen Weg zweimal zu gehen wählten wir eine andere, dafür etwas längere Route für den Rückweg.

Ein kurzes Stück mussten wir dennoch die Straße entlanglaufen bis eine kleine Stichstraße über die Moorlandschaft zurück nach Carrowkeel führte. Am





Straßenrand fanden wir dann auch zwei Stücke der brikettförmigen Torfstücke welche ich schon auf dem Weg nach Carrowkeel sammeln wollte. Später sahen wir dann auch die großen Abbaufelder auf die man besser ohne Erfahrung nicht geht. Schon kurz nach der Straßenböschung steht man knöcheltief im Wasser und der Weg zu den trocken gelegten Arealen ist weit.

Die Landschaft war deutlich schöner wie die bei dem Hinweg, dafür zog sich der Weg auch wie ein Kaugummi. Langsam machte sich bei Annette der Sturz wieder bemerkbar, die Schmerzmittel ließen nach und nach kurzer Zeit war jeder Schritt für sie nur noch eine reine Qual.

Nach 16 Kilometer waren wir müde und geschafft am KAT angekommen, eine Belohnung auf das geleistete in Form eines dunklen Kilkenny gönnte ich mir dann abends im kleinen Pub.

### **Donnerstag 24.09.15**

Route: Carrowkeel – Achill Island (Krad)  
Strecke: 0000 km  
Gesamt: 1770 km



Es gibt einem die Hoffnung auf einen trockenen Tag wenn es wiederum die ganze Nacht durchgeschüttet hat. Pünktlich nach dem Frühstück hatte die Sonne genügend Kraft die Regenwolken zu vertreiben. Sofort holte ich das Motorrad aus der Garage und wir fuhren Richtung Achill Island welche bei Achill Sound durch eine im Jahr 1888 errichtete Michael Davitt Drehbrücke mit dem Festland verbunden ist. Die Einwohner dieser kleinen, unfruchtbaren Insel ernährten sich früher von Amethyst – Abbau, heute hauptsächlich vom Tourismus und dem Torfabbau.

Bevor wir Achill Sound erreichten, sind wir den Wild Atlantic Way auf der Corraun Halbinsel ab Mallaranny in südliche Richtung nach Corraun und Achill immer in unmittelbarer Nähe zum Atlantik gefolgt.

Auch auf Achill Island sind wir diesen Weg in südlicher Richtung gefahren. Die Strecke bot uns alle landschaftlichen Höhepunkte, schroff abfallende Klippen, Hochmoore, dunkle vom Moorwasser gespeiste Seen und aufragende Felsbuckel.

Der bekannteste, im Nordwesten der Insel liegende Strand ist Keem Beach welchen man nur über die R319 erreicht, welche sich kurz vor dem Strand die

Klippen hinaufschlängelt um am anderen Ende in einer Sackgasse am Strand endet. Von hier kann man eine Wanderung zu den 240m hohen Minau Klippen unternehmen, die wir aber aus Zeitgründen und im Motorrad Outfit nicht unternehmen wollten.

Wir mussten ein Stück bis Keel zurückfahren um den Atlantic Way weiter gen Norden nach Dogoort, in dem schon Heinrich Böll seine Ferien verbrachte, zu folgen.



Die Landschaft verliert auf der gesamten Strecke nichts an seinem Reiz, mal sind es die Moorlandschaften die sich eindrucksvoll präsentierten oder die schier endlosen Klippen an der Atlantik Küste.

Wir hatten bis auf einige kleine Schauer Glück mit dem Wetter gehabt. Doch mit fortschreitender Zeit merkt man schon dass sich so langsam die Kälte in die Glieder schiebt. Über Westport sind wir dann nach einem ausgiebigen Einkauf



zurück gefahren und diese letzten 25 Kilometer des Tages waren für uns die schlimmsten Kilometer überhaupt gewesen. Annette hatte einen vollgepackten Rucksack auf dem Rücken und ich hatte mir noch eine Umhängetasche auf den Rücken gebunden um die restlichen Einkäufe zu transportieren. Entsprechend saßen wir auf der Enduro und waren froh als wir wieder am Kat waren. Die gesamte Strecke war mit 217 Kilometer genauso weit wie die erste Tour die wir mit dem Motorrad gemacht hatten.

Wir ließen den Abend, wie es sich für einen Hochzeitstag gehört, gebührend ausklingen.

### **Freitag 25.09.15**

Route: Carrowkeel – Halbinsel Mullet (Krad)  
Strecke: 0000 km  
Gesamt: 1770 km

Kein Regen der unaufhörlich auf das Dach trommelt sondern ein wunderschöner, klarer Sternenhimmel scheint durch die nicht verdunkelte Dachluke und erhellte den Innenraum vom KAT. Wir sind bei strahlendem Sonnenschein aufgestanden, aber dies war nur die Begrüßung des Tages, große Wolken schoben sich über die Sonne und verdunkelten den Morgen so dass wir jeden Moment wieder mit Regen rechnen mussten.



Wir wollten heute zur Halbinsel Mullet fahren, die kleine Halbinsel ist gerade mal 33 Kilometer lang und an der engsten Stelle bei Elly Bay nur 400 Meter breit.

Der Weg dorthin führte am Lough Collin vorbei bis nach Ballina und dann den Wild Atlantic Way Richtung Westen folgend. Es hat den Anschein, dass je höher wir in den Norden kommen die Brandung immer stärker wird. Am Downpatrick Head, welcher seinen

Namen davon trägt das St. Patrick hier eine Kirche baute deren Kreuz als einzige Überreste noch anzufinden sind, machten wir einen kurzen Fotostopp. An jedem letzten Sonntag im Juli, dem Garland Sunday, versammeln sich immer noch Menschen an diesem Ort um eine Messe zu zelebrieren.

Die Felsnadel Dún Briste der Inselgruppe Staggs of Broadhaven ragt aus dem Meer hinaus und bieten heute unzähligen Vögel einen Platz für die Brut. Im zweiten Weltkrieg hingegen diente dieser Ort als Beobachtungsposten.

Weiter führte uns der Weg an der schroffen Atlantikküste vorbei bis wir nach kurzer Zeit am Céide Fields Visitor Center ankamen. Von hier hat man einen wirklich fantastischen Blick auf den Downpatrick Head. Die Céide Fields sind die größten neolithischen Feldsysteme der Welt welche erst in der 30iger Jahren unter der Moorlandschaft gefunden worden sind und nach Untersuchungen älter sind wie die Stonehenge in England und die Gizeh Pyramide.

Die Gegend wurde immer rauer und ist nun hauptsächlich vom Torfabbau bestimmt. Große Hügel Torfbriketts säumen die Straße und endlich hatten wir Gelegenheit anzuhalten und uns ein Torfstück als Souvenir, welches daheim nach vollendeter Trocknung bei einem Glas Wein im Außenkamin abgebrannt wird, mitzunehmen.

In der Höhe von Glen hatten wir eine schöne Aussicht auf den in der nördlichen Mullet Halbinsel gelegenen Broadhaven Leuchtturm, zudem wir aber auf der weiteren Tour noch gelangen werden.



Nach kurzer Zeit passierten wir den kleinen Ort Belmullet, da der Ort in der Gaeltacht-Region liegt ist der amtliche Name Béal an Mhuirthead. Wir beschlossen zuerst die R313 weiter zur südlichen Spitze der Halbinsel zu fahren. Die Gegend ist nun weniger spektakulär, schnell war die 400 Meter breite und damit engste Stelle der Halbinsel erreicht, sowie anschließend dem südlichsten Punkt der Halbinsel am 1866 erbauten Blacksod Lighthouse. Dieser kleine, quaderförmige Leuchtturm aus lokalem Granit steht direkt im Hafen und wurde



1989 während eines heftigen Sturmes zerstört. Nach dem Wiederaufbau ist dieser Leuchtturm heute noch aktiv.

Der Rückweg führte uns an einem Abschnitt des North Mayo Sculpture Way vorbei, genauer gesagt an dem Deirbhíles Twist Steinkreis. Liest man den Hinweis nicht, so könnte man an ein kleines Stonehege denken, doch dieser Steinkreis wurde im Rahmen eines Kunstprojektes von Michael Bulfin aus über 1000 jährigen Steinen geschaffen. Insgesamt sechs der achtzehn Projekte sind auf der Mullet Halbinsel installiert.

Es gibt keinen Rundweg auf der kleinen Halbinsel so dass wir denselben Weg bis kurz vor Belmullet zurückfahren mussten ehe wir weiter in den Norden fahren konnten. Ich fuhr diese Strecke

nur um zu den Broadhaven Leuchtturm, welchen wir auf der Hinfahrt aus der Ferne gesehen hatten, zu gelangen. Eine kleine Stichstraße, welche sich in einem katastrophalen Zustand befand, führte zu dem kleinen 1855 erbautem und auf einer Klippe stehendem Turm. Ähnlich wie auf Loop Head ist der Leuchtturm von einer Mauer umgeben, kann aber nicht näher besichtigt werden. Obwohl der Turm auch noch aktiv ist befindet er sich in einem extrem herunter gekommenen Zustand.



Der heutige Streckenabschnitt des Wild Atlantic Way war nicht so eindrucksvoll wie die bisherigen Streckenverläufe, wir fuhren auf direktem Weg über Bangor Erris und Bellacorick zur R312 nach Castlebar.

Diese Straße muss man nicht wirklich befahren haben. Obwohl wir mit dem



Motorrad unterwegs waren ist es mir nicht möglich gewesen schneller wie 80km/h zu fahren. Nach jeder Bodenwelle schlug das White Power Federbein gnadenlos bis zum Anschlag ein. Wir waren froh als wir endlich in Castlebar angekommen waren und uns hier noch mit den notwendigen Nahrungsmitteln versorgten. Die heutige Strecke war mit 291 Kilometer die bisher weiteste, welche wir mit dem Motorrad auf Irland gefahren sind.

## Samstag 26.09.15

Route: Carrowkeel - Creeslough  
Strecke: 0228 km  
Gesamt: 1998 km

Der Morgen begann mit dem täglichen Ritual der Frühstückzubereitung. Die Frage wer dieses nun macht hat sich im Laufe der Reise klar herausgestellt. Wir wollten weiter in den Norden weil wir uns überlegt hatten nun doch noch bis Carrick a Rede zur bekannten Rope Bridge wollten. Für einen Tag war die Strecke zu weit und so planten wir eine Nacht in Donegal ein. Dort gibt es etwas außerhalb der Stadt das Craft Village, hier erhofften wir uns auf dem Parkplatz die Nacht verbringen zu können.



Über die N15 waren wir schnell in dem quirligen und historischen Dorf Donegal angekommen und fuhren auf direktem Weg zu dem Handwerkerdorf. Hier besteht die Möglichkeit, lokalen Handwerkern bei der Arbeit zuzuschauen und deren Produkte zu erwerben. Das Dorf ist entstanden um das strukturschwache Gebiet im Norden für Touristen attraktiver zu machen und hierdurch zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen.

Der Gedanke dort zu übernachten platze auf Grund der Lage des Dorfes in einem Industriegebiet ähnlichem Areal und dem extrem kleinen Besucherparkplatz. Wir schlenderten kurz durch die wenigen Geschäfte, tranken noch eine Kaffee in dem Coffeeshop und fuhren anschließend ein wenig enttäuscht weiter in den Norden.

Unser Ziel war nun Cresslough, hier gibt es den Wild Atlantic Caravan Park von dem wir planten weitere Touren mit dem Motorrad zu machen. Der Platz liegt am Ende von Cresslough in einer kleinen Senke, schnell sahen wir dass der Platz sehr voll war und mir kamen erste Zweifel ob wir hier wirklich bleiben sollten. Nachdem wir uns angemeldet hatten teilte man uns mit das direkt neben dem Platz schwere Erdarbeiten stattfinden und diese am Montagmorgen bereits um 7:00 Uhr beginnen und auch sehr laut sein sollen. Diese ehrliche Auskunft festigte unseren Entschluss, nur eine Nacht hier zu bleiben.



## Sonntag 27.09.15

Route: Creeslough - Ballypatrick  
Strecke: 0173 km  
Gesamt: 2171 km

Es ging erst ein kurzes Stück zurück nach Letterkenny und dann weiter Richtung Londonderry wo wir, ohne dass man es sonderlich wahrnimmt, nach Nordirland eingereist sind. Dies wäre zur Zeit des bis 1989 dauernden Nordirlandkonflikt unmöglich gewesen. Das einzige was heute darauf hinweist das man in Nordirland ist, sind die deutlich besseren Straßen und die Tatsache wieder in englischen Pfund bezahlen zu müssen.



Landschaftlich gesehen war die Fahrt bis hier sehr eintönig, gemessen an den gesammelten Eindrücken die wir bis zum heutigen Tag hatten. Interessant wurde die Strecke erst wieder ab Bushmills, bekannt durch die älteste Whiskeybrennerei der Welt. Hier führte die Strecke wieder am Atlantik vorbei, es handelt sich hier nicht mehr um den Wild Atlantic Way sondern um die Causeway Coastal Road welche von Londonderry bis nach Belfast führt.

Am frühen Nachmittag kamen wir an der Rope Bridge an. Eine kleine steil abfallende Stichstraße führt zu dem großen Parkplatz. Die Größe des Platzes lässt darauf schließen, welche Touristenmassen hier in der Hauptsaison durchgeschleust werden.



Wir parkten unterhalb des Busparkplatzes auf einem umfriedeten Platz, der ca. ein Kilometer lange Weg zur eigentlichen Brücke dauerte ungefähr zwanzig Minuten und führt über einen recht steilen, in der Nähe der Klippen befindlichen Pfad. Am Eingang zur Brücke mussten wir einen kurzen Moment warten und nachdem unsere Tickets kontrolliert worden waren durften wir diese unspektakuläre Hängebrücke passieren. Die Brücke wurde Mitte des 16. Jahrhundert von Fischern errichtet, welche es ermöglichte auch bei schwerem Seegang die Insel zu erreichen und die vollen Lachsnetze einzuholen. Heute ist die 20 m lange und 30m über dem Meer gespannte Brücke, welche in den Jahren kontinuierlich sicherer

gestaltet wurde, nur noch eine Touristenattraktion.

Nach einem kurzen Aufenthalt auf der Insel begaben wir uns zurück zum KAT. Der Gedanke auf dem Parkplatz die Nacht zu verbringen war verlockend, die Hinweisschilder es nicht zu machen waren jedoch eindeutig formuliert. Wir schraubten uns den schmalen Weg zur B15 wieder hoch und fuhren die Küstenstraße weiter Richtung Ballycastle. Da es schon spät war wurde es Zeit

einen geeigneten Schlafplatz zu finden zumal wir auch vor hatten hier noch mindestens einen Tag mit dem Motorrad zu fahren. Der in unmittelbarer Nähe liegenden Glenmore Campsite war wie ausgestorben, ideal für unser Vorhaben. Leider befand sich auch niemand dort dem wir unser Vorhaben mitteilen konnten und so fuhren wir weiter nach Ballycastle was uns aber auch nicht weiterhalf. Etwas außerhalb von Ballycastle führte eine kleine Straße direkt am Golfplatz vorbei Richtung Meer, ein kleines Schild wies darauf hin das dort ein Stellplatz ist was uns veranlasste in diese schmale Straße einzubiegen. Kurz hinter dem Pans Cock Car Park windete sich die Straße durch eine kleine Siedlung hindurch, immer in unmittelbarer Nähe zur Irischen See bis zu dem Punkt wo es für uns nur noch eine Fahrtrichtung gab, rückwärts zurück. Die direkt an der Straße gebauten Häuser und der Hinweis auf überhängende Felsen in Verbindung mit der nicht vorhandenen Ausweichmöglichkeit waren Grund genug den Kat rückwärts aus der misslichen Lage zu befreien.



Nach ein paar Metern im Rückwärtsgang bemerkte ich in der Rückfahrkamera das sich uns ein kleines Fahrzeug näherte. Die leuchtenden Rückfahrcheinwerfer schien der Fahrer konsequent zu ignorieren und klebte förmlich an unserem Heck. Irgendwie schien er jetzt doch die Bedeutung der leuchtenden Rückfahrcheinwerfer zu verstehen und fuhr immer ruckweise zurück. Einige Hofeinfahrten waren geradezu dazu geeignet das er dorthin ausweicht und so an uns vorbeifahren konnte wenn wir diese Stelle erreicht hatten. Aber er hat es nicht verstanden, nachdem er merkte dass ich nicht vorhatte mich in solch eine enge Hofeinfahrt zu begeben fuhr er wieder nur soweit zurück bis es wieder eine, für ihn mögliche, Ausweichstelle gab welche er aber belehrungsresistent nicht nutzte. So wiederholte sich das Spiel quälende 800 Meter zurück, bis zum Ausgang der kleinen Siedlung wo er es auch kaum abwarten konnte, uns an einer unmöglichen Stelle zu passieren. Am Pan Cock Car Park ergab sich dann auch für uns die Möglichkeit zu wenden.



Immer noch auf der Suche nach einer Schlafgelegenheit brach langsam die Dämmerung herein. Nach sieben Kilometer entdeckte Annette einen Hinweis auf eine Farm welche versteckt hinter dem Carey River lag. Das Gelände war weitläufig angelegt, einige Fahrzeuge standen neben den, für die Landwirtschaft erforderlichen Maschinen. Trotz offener Ställe war keine Menschenseele zu finden, auch auf unser Klingeln an einem der Häuser führte lediglich zu dem Ergebnis das sich ein schwanzwedelnder Jagdhund zu uns gesellte und uns unmissverständlich dazu aufforderte nun endlich mit ihm das Steinewerfenspiel zu zelebrieren.

Wir planten schon uns einfach auf dem großen Gelände, welches im Sommer auch Wohnmobilen und Zelten Platz bot da genügend Außensteckdosen vorhanden waren, zu stellen und die Nacht zu verbringen. Ein letztes Mal wollte ich noch klingeln und tatsächlich wurde diesmal die Türe geöffnet.

Ein freundlicher Mann stand uns gegenüber und teilte uns mit dass wir gerne bleiben dürften, hinter einem, durch ein Gatter verschlossenen Platz, gab es einen Wasser- und Stromanschluss. Er erklärte uns noch dass der spielende „Steineapportierer“ Mac heißt und wünschte uns einen schönen Aufenthalt.

Ein traumhafter Platz, keine Menschenseele außer uns, nur das Geblöke der Schafe sowie das permanente betteln von Mac der die Steine auf unsere Eingangstreppe ablegte, in der Hoffnung dass einer von uns heraus kam um weiter mit ihm zu spielen bestimmte den Abend.



Noch lange lag Mac wartend vor unserem Kat bis er merkte dass die Spielstunde vorbei war.

### Montag 28.09.15

Route: Ballypatrick – Bushmills (Krad)  
Strecke: 0000 km  
Gesamt: 2171 km



Es war eine ungewöhnlich ruhige Nacht. Das Wetter versprach schön zu werden und so holte ich unser Motorrad aus der Garage, eine letzte Möglichkeit die Landschaft auf dieser Art zu erkunden.

Die Route führte direkt am Atlantik entlang, schnell hatten wir den White Park Bay, einem langen weißen Sandstrand in der Nähe von Portbraddan erreicht. Dieses kleine Dorf zeichnet sich dadurch aus, dass das gesamte Dorf aus einer Handvoll

Häusern besteht und der kleinsten Kirche Irlands, der Church of St Gobban. Diese, gerade mal 3m x 1,4m kleine Kirche, befindet sich heute in Privatbesitz und wird offiziell für öffentliche Messen nicht mehr benutzt.

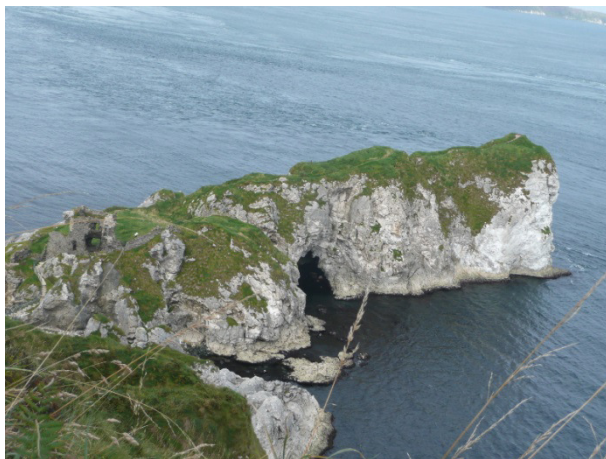
Wir fahren die Küstenstraße zurück nach Bushmills zur dortigen Brennerei. Das Gelände ist angelegt wie ein Hochsicherheitstrack eines Gefängnisses. Die durch Touristen begehbbare Wege bis zum Gift Shop sind penibel auf dem Boden markiert und dürfen unter keinen Umständen verlassen werden. Einen Besuch



der Brennerei hatten wir auf Grund der Kleidung und mangelndem Interesse nicht vor.

Dem Souvenirshop ist eine Art Probierstube angegliedert welche durch besuchende Touristen gut besucht war. Auf jedem Tisch stand eine Karaffe mit Wasser und der Flasche Whiskey nach Wahl. Kaum einer war dem „Wasser des Lebens“ nicht verfallen und ich stellte mir die Frage ob diese Touristen später in die auf dem Parkplatz wartenden Fahrzeuge einsteigen und aktiv am Straßenverkehr teilnehmen.

Der Shop erwies sich natürlich als eine Goldgrube, die Whiskeyarten waren teilweise teurer wie in benachbarten Märkten, wie wir später festgestellt haben. Sicherlich war mancher Besucher stolz auf sein Namensschild was jeder tragen musste der die Brennerei besichtigen wollte, wir standen diesem Ritual hingegen skeptischer gegenüber.



Und nach einer ausgiebigen Verköstigung der gebrannten Getreidemaische ist der Wunsch nach einem ordentlichen Souvenir ausgeprägter wie noch vor der Besichtigung. Der Parcours ist strategisch optimal ausgelegt, erst die Besichtigung, dann die Verköstigung und zu guter Letzt geht es durch den Souvenirshop zurück zum Parkplatz.

Rucksack hinausgegangen.

Aber auch ohne Alkohol getrunken zu haben, sind wir nicht mit leerem

Unser Rückweg führte uns noch an einen lokalen Metzger vorbei bevor wir über Ballacastle Harbour zurück gefahren sind. Die letzte und mit 49 Kilometer die kürzeste Fahrt mit dem Motorrad auf dieser Irlandtour neigt sich bei schönstem Wetter dem Ende zu.

Am Abend hatte ich noch vor dem Essen angefangen das Motorrad zu verstauen als Petsy, einer der beiden Brüder welche die Farm mit Ihren Familien bewirtschaften, zu mir kam und interessiert zuschaute wie das Motorrad in der Heckgarage verschwand. Er war sehr interessiert an dem Fahrzeug, schaute sich das Fahrerhaus an und erzählte mir dass er und sein Bruder Terry jeweils einen Bedford MJ 4x4 haben und damit Besucher der Farm in den Sommermonaten in unwegsames Gelände fahren.

Im Laufe des Gespräches fragte ich, ob wir uns am Abend in das ehemalige Wohnhaus an den Kamin setzen dürften, was er mit dem sofortigen entfachen des Kaminfeuers bejahte.

Wir wollten aber erst noch essen und so dauerte es doch noch einige Zeit bis wir in dem alten Gebäude vor dem Kamin saßen. Das Feuer war bereits erloschen, aber es war noch genügend Glut vorhanden dies wieder zu entfachen. Als wir gemütlich bei einem schönen Glas Guinness, ich zumindest, vor dem Kamin saßen kam Petsy hinzu und fing an, von sich zu erzählen. Die Farm ist von seinem Großvater 1919 gekauft worden. Das Gebäude in dem wir gerade vor dem Kamin saßen war das erste Gebäude auf der Farm, ein kleiner Kochraum und im hinteren Teil der Schlafraum. Der offene Kamin wies noch die Küchenutensilien von damals auf und im hinteren Bereich hat er ein kleines Museum mit alten, landwirtschaftlichen Geräten errichtet.



Alleine von der Schafzucht können die Familien nicht leben und so eröffneten sie 1986 als erste Farmer eine offene Farm für das Publikum. Zwischenzeitlich leben auf der Farm über 600 Schafe und 40 Rinder sowie einige Schweine und allem Kleinvieh was zu einem Hof gehört. Der Hof ist nur in den Sommermonaten für das Publikum geöffnet, hauptsächlich eine Attraktion für Kinder die beim Schafe scheren oder Kühe melken zuschauen oder auch selbst Hand anlegen wollen.



Später hatte er eine Wiese für Camping geöffnet ohne jedoch den Fokus seiner Schafzucht aus den Augen zu verlieren. Im Gespräch fragte ich nach der derzeitigen wirtschaftlichen Situation. Aber er schaute ein wenig melancholisch als er uns sagte dass dies nicht besser geworden ist. Im letzten Jahr hat er knapp 1500 Kg Wolle geschoren und dafür gerade 1490 € erhalten – weniger wie ein Euro pro Kilo Wolle.

Aber er lebe gut, seit dem er die Gäste im Sommer hat geht es ihm wirtschaftlich deutlich besser, hinzu kommt dass es ihm auch Spaß macht. Damit verabschiedete er sich, ich trank mein Guinness aus und wir ließen den Kamin schwach rauchend zurück.

## Dienstag 29.09.15

Route: Ballypatrick - Our Lady's Island  
Strecke: 0461 km  
Gesamt: 2632 km



Langsam hieß es Abschied von der grünen Insel zu nehmen. Wir verabschiedeten uns zuerst von Terry, der Annette zum Abschied noch eine Rose überreichte. Am Ende der Zufahrtsstraße erwartete uns Petsy. Wir unterhielten uns noch kurz, er machte noch ein Foto vom KAT anschließend machten wir uns auf den Weg Richtung Our Lady's Island. Wir hatten genügend Zeit, die Fähre nach England ging erst am Donnerstag so dass wir noch einen Tag auf Our Lady's Island verbringen konnten.

Wir fuhren die Küstenstraße Richtung Belfast, unterwegs hielten wir noch um einige Fotos zu machen und versorgten die geschenkte Rose mit frischem Wasser. Kurz vor Larne wurde uns durch ein Verkehrsschild unmissverständlich erklärt, dass die Weiterfahrt nur für Fahrzeuge bis 3,80m geeignet ist. „Passt“, dachte ich mir da der KAT genau 3,80 m hoch ist und ein wenig Luft werden die wohl bei der Höhenangabe zugerechnet haben.

Der Tunnel kam und sah bedrohlich aus aber zwei Passanten dirigierten uns durch den Tunnel hindurch und symbolisierten mit den Händen das noch genügend Platz sei. Ich dachte, dass es das gewesen sei, aber einige Kilometer weiter folgte der zweite Hinweis auf die begrenzte Durchfahrtshöhe und direkt nach einer Kurve stand er vor uns. Deutlich niedriger und schmaler wie der erste Tunnel so dass ich Annette bat mich durch diesen zu lotsen.

Es war verdammt eng, rechts und links vom Kat waren vielleicht noch zehn Zentimeter Platz. Hätte der Tunnel in einer Kurve gelegen wären wir vermutlich nicht durchgekommen. Aber es ging alles gut, ohne Blessuren am Koffer konnten wir die Fahrt fortsetzen.



Hinter Belfast wechselten wir auf die M1 Richtung Dublin und spulten so Kilometer für Kilometer ab. Wir kamen sehr schnell voran, aufgehalten wurden wir nur als wir die Autobahngebühr entrichten mussten und es ewig dauerte bis sich das Mädels im Häuschen nach einigen Rücksprachen doch dafür entscheiden konnte das wir nur ein Wohnmobil sind und kein gewerblicher Güterverkehr. Somit waren nur 4,80 € fällig.



Wir wechselten vor Dublin auf die M50 Richtung Wexford, um weitere Kilometer stupide abzuspuhlen. Große Leuchtschilder wiesen alle Autofahrer daraufhin ihre Nutzungsgebühr noch bis zum Abend um 20:00 Uhr im Internet zu bezahlen. Wie sollten Touristen dieser Aufforderung nachkommen? Später habe ich im Netz gelesen, dass die Gebühr auch telefonisch oder in Geschäften mit dem „Payzone“ Logo entrichtet werden kann und bei Missachtung hohe Strafen drohen. Wir haben die Gebühr

aus Unwissenheit nicht entrichtet und haben hierzu auch noch keine Aufforderung erhalten.

Unterwegs haben wir noch unsere Dieselfässer aufgefüllt weil der Diesel in Irland zu dieser Zeit deutlich preiswerter war wie in England. An der Nachbarsäule hielt ein Fahrer eines vollbesetzten Kleinwagens nur kurz den Rüssel in den Tank, bezahlte und kam zum Wagen zurück. Ich dachte noch dass er aber nicht viel getankt haben konnte worauf kurz darauf die Anlassorgie eines Fahrzeugs ohne Sprit im Tank begann. Mal abgesehen davon dass er vermutlich kein Geld hatte zu tanken, von dieser Handlung hätte man einen Kurzfilm drehen können.

Er orgelte und orgelte, der Wagen sprang nicht an, dann stieg er aus, schüttelte den Wagen durch und stieg wieder ein. „Ach so macht man einen Wagen an“, sinnierte Annette mit einem Schmunzeln im Gesicht. Dem Fahrzeugführer war es wohl nicht zum Schmunzeln aufgelegt, immer wieder wiederholte sich das Spiel zwischen dem quälen des Anlassers und dem schütteln des Fahrzeuges. Nach ungefähr 10 Minuten hatte er wohl ein Einsehen mit dem Wagen, spendete ihm noch einige Tropfen Sprit und ließ wohl seine Tochter bezahlen gehen währenddessen er versuchte den Wagen zu starten. Diesmal sprang er auch nach dem zweiten Versuch an, konnte aber nicht direkt losfahren weil er noch warten musste bis seine Tochter vom Bezahlen zurückkehrte.

Zügig erreichten wir Rosselare und beschlossen noch einige Lebensmittel in Form von irischem Bier zu bunkern. Als normal denkender Menschen sind wir davon ausgegangen das es im Zentrum von Rosselare einen

Supermarkt geben wird, Hinweisschilder bestärkten auch unsere Vermutung. Entweder war der Supermarkt aber so klein das wir diesen übersehen haben oder die Schilder waren aus vergangenen Zeiten. Wir fanden jedenfalls nichts, quälten uns hingegen durch die engen Gassen des Dorfes und fuhren anschließend noch Richtung Hafen wo sich dann auch kurz davor ein Markt befand.



Hatten wir den Stellplatz auf der Hinfahrt direkt beim ersten Versuch gefunden so taten wir uns heute etwas schwer weswegen ich in Höhe des Butlers Pub nochmal nach dem Weg schaute. Hinter uns hielt ein Geländewagen, jemand stieg aus und wollte uns erzählen dass er einen super Übernachtungsplatz für uns direkt am Meer hat und dort nur Leute mit unseren Interessen wären. Mag sein das er etwas übertreibt aber wie wollte er wissen wie wir gestrickt sind und unsere Interessen liegen, nur auf Grund dessen was wir für ein Fahrzeug fahren. Ich bedankte mich und fuhr sogleich weiter nach St. Magaret's wo wir gegen 18:15 Uhr ankamen.

### **Mittwoch 30.09.15**

Route: Our Lady's Island  
Strecke: 0000 km  
Gesamt: 2632 km



Relaxen, einen Tag nichts tun außer bei dem schönen Wetter zu Fuß die Gegend erkundigen. Da wir die einzigen Gäste auf dem Platz waren schaute ich nach ob es mit dem KAT nicht doch möglich ist an die in der hintersten Ecke gelegene Entsorgung zu gelangen, was auch gut funktionierte. Erleichtert dass die Tanks leer waren machten wir uns zu einem Strandspaziergang auf.

Einige Kitesurfer trotzten dem starken Wind und ließen sich von diesem in teilweise enorme Höhen ziehen. Nicht jeder war dieser Herausforderung gewachsen und bezahlte dies mit einem gewaltigen Sturz in die Brandung. Bei einigen merkte man deutlich, dass diese sich noch in der Lehrnphase befanden, andere hingegen prahlten mit kleinen Kunststücken immer dann, wenn sich

Touristen wie wir an dem Strand verirrtten.

Wir schlenderten hinter dem Carne Beach zum Pub Lobster Pot, ungewöhnlich das dieser gegen Mittag schon geöffnet hatte, und überlegten ob wir hier ein Pint trinken oder weiter bis zur Island Bar, welche uns empfohlen worden war, weitergehen sollten. Wir entschieden uns für letzteres und waren enttäuscht darüber dass dieser Pub, direkt gegenüber dem Lady Island Lake erst um 17:00 Uhr öffnete.

Ohne ein Pint zu trinken gingen wir über Erdownes Little langsam zum KAT zurück. Zu viele Brombeersträucher säumten den Weg und Annette blieb an jedem Strauch hängen um die reifen Früchte zu ernten. Ich schaute auf diesem Teilstück mehr nach hinten und wartete bis Sie sich von dem Strauch losreißen konnte und den



nächsten freudestrahlend entgegen ging.

Am späten Nachmittag stellte Annette fest, dass der Abfluss in den Grauwassertank leckte. Schon früher ist ihr ein leichter Geruch aufgefallen welchen ich aber keine weitere Beachtung schenkte. Nun schaute ich genauer nach und musste eine Dichtung austauschen, leichte Verfärbungen am Holz ließen darauf schließen, dass es schon länger getropft haben musste.

### **Donnerstag 01.10.15**

Route: Our Lady's Island - Dunkerque  
Strecke: 0566 km  
Gesamt: 3198 km

Die letzte Nacht in Irland – Endgültig heißt es Abschied nehmen. Wir fuhren sehr früh zum Fähranleger nach Rosslare. Pünktlich um 9:00 legte die Fähre ab und



begab sich bei strahlendem Sonnenschein nach Fishguard wo wir um 12:00 Uhr anlegten.

Kontrolliert worden sind wir nicht, diesmal traf es andere Fahrzeuge so dass wir uns zügig auf den Weg nach Dover machen konnten. Wir mussten bis Dover oder zumindest in unmittelbarer Nähe zu Dover kommen weil die Fähre nach Dunkerque bereits am kommenden Tag um 8:00 Uhr morgens ging. Wo wir übernachteten war zu diesem Zeitpunkt noch vollkommen

offen. Wir hatten uns zwar einiges heraus gesucht aber diese Orte waren auch um die dreißig Meilen von Dover entfernt und ob wir im Hafen übernachteten konnten war noch ungeklärt.

Wir passierten wieder die Second Severn Crossing Bridge und stellten nun erst fest, dass wir keine Gebühr zu entrichten hatten. Alles was wir auf der Hinfahrt gesehen hatten, präsentierte sich nun bei strahlendem Himmel in einer komplett anderen Sicht obwohl die eigentliche Fahrt langweilig war.

Der Londoner Ring mutierte zum größten kostenlosen Parkplatz Englands, nur schleppend ging es voran woran auch einige Großbaustellen nicht unschuldig waren.

Langsam brach die Dämmerung herein, die Sonne ging hinter uns unter und ich war froh bald in Dover zu sein, unterwegs hatten wir uns



dafür entschieden direkt nach Dover durchzufahren. Ich orientierte mich immer an den Schildern welche zum Check In wiesen und dachte mir, dass wenn wir erst mal im Hafen sind, dort auch eine Stelle zum Übernachten finden.

Irgendwann standen wir dann direkt vor dem Check In Schalter, wir hatten Glück und konnten noch die Fähre um 22:00 Uhr nehmen. Für uns war es egal ob wir diese Nacht in Dunkerque oder noch in Dover übernachteten. Den Hafen von Dunkerque kannten wir und erhofften uns dort eine ruhige Nacht.

Viel gesehen haben wir auf Grund der fortgeschrittenen Zeit während der Überfahrt nicht, so dass wir es vorgezogen hatten an Bord etwas zu essen und zum letzten Mal englisches Bier einzukaufen.

Morgens um 1:00 Uhr sind wir dann im Hafen von Dunkerque angekommen und haben uns direkt einen Platz zum Übernachten im Hafen gesichert. Viele Fahrzeuge standen bereits dort und warteten vermutlich auf die Fähre am kommenden Tag. Mit etwas Wehmut dachten wir an den Tag zurück als wir hier das erste Mal gestanden und auf die Fähre gewartet haben. Nun aber war ich erschöpft und froh bald ins Bett gehen zu können.

### **Freitag 02.10.15**

Route: Dunkerque - Köln  
Strecke: 0414 km  
Gesamt: 3612 km

Von wegen ruhiger Platz zum Übernachten. Der Hafen von Dunkerque gleicht einer Großbaustelle und wir hatten nicht bemerkt dass wir uns auch noch am Rande der Baustelle hingestellt hatten. Ein ohrenbetäubendes Pfeifen eines Silofahrzeuges, welches den Tank mit Druckluft leerte, verhinderte das wir lange im Bett bleiben konnten.

Folglich fuhren wir entsprechend früh der Heimat entgegen. Unterwegs machten wir noch einen Abstecher nach Nieuwpoort Bad in der vagen Hoffnung dort noch eine Nacht an der Nordsee zu verbringen, aber die gesamte Küstenstraße ist mit Hochhäusern zugestapelt so dass wir auf direktem Weg weiter gefahren sind. Der Rückreiseverkehr der Herbsturlauber sorgte naturgemäß wieder für verstopfte Autobahnen, bereits vor Brüssel ging nichts mehr und das zog sich wie ein roter Faden durch die restliche Strecke. Unterwegs haben wir uns entschlossen direkt nach Köln, wo wir um 18:30 Uhr angekommen waren, durchzufahren. Ich konnte so das Motorrad bereits ausladen und Annette konnte die Sachen aus dem Kat packen. Am kommenden Tag brachten wir dann den KAT zurück in die Halle – ein schöner Urlaub ist wieder zu Ende.

Wohlbehalten ist auch die Rose, welche Terry Annette zum Abschied überreicht hat angekommen und steht nun als Erinnerung an die Reise im heimischen Wohnzimmer.

## **Resümee:**

Irland, ein Land welches ursprünglicher nicht sein kann. Die Iren sind, bis auf die Ausnahme in Doolin, sehr freundlich und hilfsbereit. Leider führt vermutlich die Belehrungsresistenz einiger Touristen dazu, dass immer mehr Plätze zum Übernachten gesperrt werden oder eine Zufahrt durch Balken welche die Durchfahrtshöhe beschränken, verhindert. Leider ist dies keine landestypische Erscheinung, diese Art ist uns in mehreren Ländern aufgefallen. Der Mensch ist es selbst schuld, eingeengt zu werden.

Hervorragend ist die Fleischqualität in Irland, vorausgesetzt man kauft beim örtlichen Metzger und nicht im Supermarkt. Und was für viele Iren eine große Bedeutung hat ist das Autofahren. Wenn selbst die schmalste Straße auf 100km/h beschränkt ist, die Iren versuchen dies mit aller Gewalt zu fahren. Ein weiteres Hobby der Iren welches sie sich vermutlich mit den Engländern teilen ist das Rasen mähen. Flächen die glänzen wie ein Fußballfeld werden erneut geschoren, für uns eine absolut unnötige Beschäftigung es sei denn man ist Gärtner auf einem Golfplatz.

Für die Statistiker können wir noch folgende Angaben machen. Insgesamt sind wir 3669 Kilometer mit dem Kat gefahren und haben „nur“ 1211,5l Diesel getankt. Der Ölverbrauch ist bei unserem Kat leider etwas höher, insgesamt habe ich 15 Liter auf dieser Strecke nachgefüllt.