

Scotland



2017

Vorwort

Schottland im September, der Gedanke dort hinzufahren wurde mehr oder weniger spontan getroffen, verstärkt auch durch den Gedanken auf Shetland, möglicherweise wie auf den Lofoten, die Aurora borealis sehen zu können. Geplant war von Rotterdam direkt nach Hull überzusetzen, dann auf direktem Weg nach Aberdeen zu fahren, um von dort die Fähre nach Lerwick zu nehmen. Dass die Shetland Insel mit 216 Regentagen im Jahr ein extrem nasser Landstrich Schottlands ist wurde verdrängt.



Samstag 09.09.17

Route: Köln - Rotterdam
Strecke: 0000 km
Gesamt: 0300 km

Wir hatten keine Eile, konnten alles in Ruhe machen. Bereits am Vortag hatten wir den KAT aus der Halle geholt, um den Vormittag zu nutzen, Proviant und das



Motorrad zu verstauen. Am frühen Mittag sind wir dann noch zur Tankstelle gefahren bevor es auf die Autobahn ging. Die Fahrt verlief eintönig und zügig ohne Stau so dass wir gegen 16:10 Uhr schon an der Fähre waren. Kurz darauf konnten wir auch schon in den riesigen Bauch der Fähre fahren, vorher wurde der KAT noch von Zöllnern besichtigt, vermutlich war die Neugierde der Beamten größer wie der Glaube irgendwelche Schmuggelgüter zu

finde. Und da Annette einem Zollbeamten auch noch im Gespräch mitgeteilt hat, das wir ein Motorrad dabei haben musste, ich auch noch die Garage öffnen. Die Fähre Pride of Rotterdam ist mit Abstand eine der größten Fähren mit der wie je gefahren sind. Selbst LKW mit Auflieger konnten bequem in der Fähre wenden so dass sie am Ankunftsort vorwärts die Fähre verlassen konnten. Nachdem wir den KAT im Bauch der Fähre verstaut hatten, bezogen wir nach einigem Suchen unsere Kabine. Die Außenkabine war einigermaßen geräumig und da wir auf keiner RoRo – Fähre waren war ich bis zu diesem Zeitpunkt noch zufrieden.



Das änderte sich jedoch als es darum ging, etwas gegen den Hunger zu unternehmen. Der Preis im Buffet Restaurant lag bei 21 GBP, soviel Hunger konnte ich nicht haben und da Annette nicht viel essen wollte, suchten wir nach Alternativen. Schnell merkten wir, dass es keine wirklichen Alternativen gab, was übrig blieb war das Al la Carte Restaurant, was unterm Strich auch nicht günstiger war und mir auch zu spät öffnete oder ein Snack an der Bar. Für letzteres entschieden wir uns dann, über Geschmack brauch ich an dieser Stelle nicht zu streiten.

Wir wechselten nach dem üppigen Mahl dann auch direkt in die Irish Bar und ich ließ den Abend dann noch mit einigen Pedigree ausklingen, während Annette die ersten Notizen der Reise niederschrieb. Später ist uns dann noch aufgefallen, dass wir unsere Uhren, wollten wir pünktlich zum Frühstück erscheinen, noch eine Stunde zurückstellen mussten.

Sonntag 10.09.17

Route: Hull - Kinross
Strecke: 0559 km
Gesamt: 0918 km

Die Überfahrt war extrem ruhig, kein unnötiges Rollen oder ungewohnte Geräusche raubten uns den Schlaf. Wir wären auch so wach geworden, die Lautsprecherdurchsage ab wann das Frühstücksbüffet geöffnet wurde, ertönte aus jedem Lautsprecher. So aber saßen wir bereits kurz nach der Durchsage voller Erwartungen pünktlich um 6:00 Uhr am Frühstückstisch. Die Auswahl war schon überwältigend, auch die Größe des Raumes erinnert mehr an eine Massenabfertigung hungriger Passagiere als an ein gemütliches Frühstücksrestaurant. Erstaunlich war, dass bereits um diese Zeit der Raum zur Hälfte mit Passagieren gefüllt war. Das Frühstück war typisch englisch, üppig, warm und mit allen Zutaten bestückt, die für unsere ungewohnten Mägen um diese Zeit nicht geeignet waren.



Gegen 8:00 Uhr erreichten wir Hull. Schnell konnten wir die Fähre verlassen, die Kontrolle der Pässe war schnell erledigt, dass es sich bei dem KAT um ein Wohnmobil handelt wurde ungläubig aufgenommen und so konnten wir zügig Richtung Schottland aufbrechen. Irgendwo bis in die Nähe von Edinburgh hatten wir geplant zu fahren. Nach 355 Kilometer erreichten wir auf der A1 die Grenze zu Scotland. Fàilte gu Alba.

Bei Ayton verließen wir die A1 und sind bis Cockburnspath die schmale Küstenstraße weiter in den Norden gefolgt. Die Hoffnung einige schöne Küstenabschnitte zu sehen hat sich nicht bestätigt, es hat uns nur einiges an Zeit gekostet schnell die Strecke bis Aberdeen zu schaffen. Nun war es auch nicht mehr allzu weit bis Edinburgh, wir hatten uns einen zentrumsnahen Platz ausgesucht den wir gegen 16:15 Uhr erreichten, aber dort zu übernachten wurde uns verwehrt. Angeblich war der Platz zu eng und der KAT zu schwer, irgendwie wurden wir den Eindruck nicht los, dass wir unerwünscht waren, zumal auf dem Vorplatz noch zwei große Plätze für Spätkommende frei waren und wir dort bequem hätten stehen können. Also fuhren wir weiter bis zum Servicepoint Kinross. Stolze 21 GBP kostet dort eine Übernachtung für LKW-Fahrer, dieser Einheitspreis ist auf





allen Rasthöfen zu entrichten da es sich bei dem Grundstück um privaten Besitz handelt. Wir wollten uns in dem angeschlossenen Supermarkt etwas zu essen holen und mussten dort auch die Parkgebühr entrichten. Die Kassiererin sagte uns, wir sollten doch für eine Nacht auf dem nahegelegenen Park & Ride Parkplatz ausweichen und uns die 21 Pfund sparen.

Folglich fuhren wir zu dem Platz und stellten uns in die äußerste Ecke. Ich wurde irgendwie den Gedanken nicht los, dass wir die Frau vielleicht nicht doch falsch verstanden haben, der Gedanke wurde verstärkt als sich ein Passant unseren KAT intensiv anschaute und auch keine Anstalten machte den Platz zu verlassen.

Da ich schon etwas getrunken hatte, hätte ich gar nicht mehr fahren dürfen, so nächtigten wir auf dem Platz, wollten aber sehr früh losfahren da morgen ja Wochenanfang war und wir nicht wussten wie voll der Platz werden würde.

Montag 11.09.17

Route: Kinross – Aberdeen - Lerwick
Strecke: 0213 km
Gesamt: 1131 km

Für Annette war die Nacht nicht so ruhig gewesen, wir standen in unmittelbarer Nähe zu einem Wertstoffhof und die Arbeiten müssen dort wohl schon in der Nacht begonnen haben. Ich hingegen habe von all dem nichts mitbekommen. Auf Grund der kurzen Nacht von Annette fuhren wir schon vor 6:00 Uhr zurück zu der Raststätte, um dort zu frühstücken. Wir nutzten die 2 Stunden Parkzeit



komplett aus und sind dann gegen 8:00 Uhr weiter Richtung Aberdeen gefahren. Da wir genügend Zeit hatten bis die Fähre ging, beschlossen wir ab Dundee die längere Küstenstraße zu nehmen, nicht ohne noch die Dieselfässer zu füllen. Der Preis war günstig und so tankten wir mühsam für jeweils 100 GBP. Da jede Säule nur zweimal freigeschaltet werden konnte blieb es uns auch nicht erspart noch die Säule zu wechseln.

Wir erreichten das Terminal bereits gegen Mittag und versuchten einzuchecken. Aber das ging zu diesem

Zeitpunkt noch nicht. Auch war es uns nicht möglich dort einen geeigneten Parkplatz zu finden, man hatte uns zwar gesagt dass im Bereich des Gates ein Platz sein soll, aber wie sollte es anders sein, den haben wir nicht gefunden und so irrten wir mit dem KAT durch Aberdeen auf der Suche nach einem Parkplatz um die restliche Zeit noch mit einer kleinen Besichtigung der Ortschaft zu verbringen. Aber die Parkplätze der dort ansässigen Supermärkte waren einfach zu klein, ferner wollte ich den KAT auch da nicht so ohne weiteres stehen lassen.



Zwischenzeitlich zog wieder das typische schottische, nasse Wetter auf. Es ist für uns immer wieder beeindruckend zu sehen wie die Einheimischen dem Wetter in kurzer Hose oder Rock trotzen. Als wenn es das natürlichste der Welt sei, gingen selbst Schulkinder ohne Jacke in Ihrer Schuluniform daher.

Irgendwann hatte ich mich gefragt, was denn wäre, wenn wir mit dem KAT nicht so nahe an die Entsorgung fahren können um die Tanks zu leeren, daher beschlossen wir noch einen Kanister oder Gießkanne zu beschaffen. Da wir noch genügend Zeit hatten, besuchten wir das Dobbies Garden Centre. Dass es nicht bei der Gießkanne bleiben würde hatte ich mir schon vorher gedacht. Wir tranken dort noch einen Kaffee und fuhren anschließend wieder zum Terminal. Trotz der frühen Zeit standen schon einige Fahrzeuge dort hinter denen ich mich unwissend einreichte. Kurze Zeit später kam ein Sicherheitsbeauftragter und erkundigte sich nach der Höhe des Fahrzeuges und gab uns zu verstehen, dass wir in den Hafenbereich auf dem LKW-Parkplatz fahren sollten. Nun wurde der KAT gründlich untersucht, selbst im Fahrzeug wurde nach losen Gegenständen und offenen Gashähnen geschaut. Der Gastank musste zugedreht werden und am liebsten wäre es dem Mitarbeiter gewesen, wenn ich Befestigungsglaschen an der Stoßstange gehabt hätte, weil die vorhandenen Bohrungen für die Standardketten zu klein waren. Die See soll rau werden, teilte er uns mit – die richtige Aussage Annette gegenüber die sich geistig schon ausrechnete wie viele Tabletten gegen Seekrankheit sie einwerfen musste.

Schlussendlich war es wie in einem Ameisenhaufen, dauernd kamen andere Personen hinzu und jeder hatte eine andere Idee oder teilte uns mit wie der zukünftige Ablauf sei. Irgendwann kam dann auch noch ein Arbeiter von der Hjaltland, so heißt die Fähre, und brachte passende Schäkel mit womit nun für alle klar war, dass ich auf die Fähre durfte. Was wäre wohl gewesen, wenn die keine passenden Schäkel gefunden hätten und was erwartet uns dann noch auf den Folgefähren?

Irgendwann war es dann soweit, wir durften auf die Fähre fahren und der Kat wurde, so hatte ich es bisher noch nicht erlebt, dermaßen mit Ketten gesichert, ein eindeutiger Hinweis, dass die See wohl sehr rau werden sollte.



Es ist eigentlich wie immer, wenn man mit einer Fähre übersetzt, Wagen parken, Kabine suchen, was essen gehen und anschließend die Bar aufsuchen. Das Einzige was diesmal anders war: Nachdem Annette frühzeitig einige Pillen eingeworfen hatte suchte ich alleine die Bar auf um mich am dunklen Gerstensaft zu frönen. Nach einiger Zeit bemerkte ich auch dass die See deutlich an Wellengang zugenommen hat, einzelne Personen die an der Bar standen

oder im weichen Ledersessel Platz genommen hatten verschwanden teilweise mit Tüte vor dem Mund in die umliegenden Sanitärräume. Ich bin froh, dass ich von dieser Last befreit bin.

Die Bar leerte sich bis auf einige hartgesottene Langstrecken Trinker und so beschloss ich auch etwas früher, begleitet vom sich ausbreitendem Essiggeruch, zurück in die Kabine zu gehen.

Dienstag 12.09.17

Route: Lerwick - Skeld
Strecke: 0090 km
Gesamt: 1221 km

Annette hatte, auf Grund der Menge an Pillen, welche sie am Vorabend eingeworfen hatte, erstaunlich gut geschlafen. Wir standen früh auf, weil wir eigentlich um 6:00 Uhr frühstücken wollten, das Restaurant machte aber erst gegen 6:30 Uhr auf. Ich mag es nicht, wenn ich am Morgen schon getrieben werde, brauche meine Zeit und mag keinen Stress schon beim Frühstück. Schon gar nicht wenn der Tisch so reichhaltig gedeckt ist und man alleine schon zehn Minuten benötigt, um sich erstmal einen Überblick zu verschaffen was es alles gibt. Verglichen mit dem gestrigen Abendbrot war das Frühstück um Klassen besser. Während des Frühstücks blickten wir das erste Mal auf Mainland und der vorgelagerten Insel Bressay, kurze Zeit später machten wir, trotz der rauen See, pünktlich um 7:30 Uhr in Lerwick fest.



Nachdem der Kat von seinen Ketten befreit war fuhren wir kurz nach dem Hafen auf einen Parkplatz eines Supermarktes und überlegten wie wir den Tag optimal nutzen könnten. Es gab diesmal keinen vorheriger Plan der uns vorgab wo wir wann sein sollten, Spontanität war es die uns zu den interessanten Stellen führen sollte. Diese Spontanität führte uns zuerst runter in den Süden der Insel

zum 60° Breitengrad Nord. Gegenüber seinem Verwandten auf der Südhalbkugel ab dem der Antarktisvertrag gilt, welcher besagt dass dieses Fleckchen Erde nur zu friedlichen Zwecken betreten werden darf, liegt der nördliche Punkt eher unspektakulär dar. Ein kleines gelbes Schild auf der A970 weist darauf hin, dass man den Breitengrad gerade passiert hat. Das galt auch für uns so und es ergab sich erst einige Kilometer später eine geeignete Stelle zum Wenden und zu dem unscheinbaren Schild zurück zu fahren. Für die Fotosammlung hielten wir in einer kleinen Straßenbucht an und liefen einige Meter zu dem Schild zurück.

Anschließend fuhren wir nach Skeld auf West Mainland. Wir hatten uns dort einen Platz ausgesucht, weil er einigermaßen zentral lag und auch für größere Fahrzeuge geeignet war. Unser Plan war es ja einige Tage mit dem Krad die Insel zu erkunden. Wir fuhren die gut ausgebaute A970 in nördlicher Richtung an Lerwick vorbei bis wir nach Westen auf die A971 abbogen. Dunkle Regenwolken begleiteten uns, aber es blieb einigermaßen trocken. Nach einigen Kilometern ging es auf der B9071 weiter Richtung Skeld. Die Straße mutierte zunehmend zu einem Feldweg mit der Breite des KAT's. Von nun an säumten Ausweichbuchten, sogenannte „Passing Place“, die Single Track Road. Abfallende Klippen säumten von nun an die Straße so dass ich versuchte möglichst weit rechts zu fahren. Die Landschaft war auffällig grün, und erinnerte irgendwie an Norwegen.



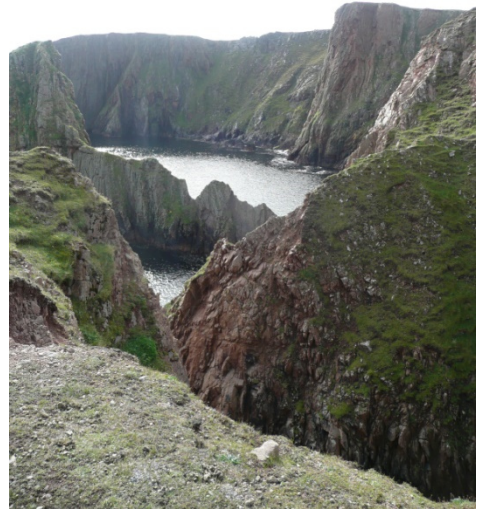
Gemessen an der Länge der Single Track Road hat diese Fahrt gegenüber der restlichen Fahrt ewig gedauert. Entgegenkommende Fahrzeuge zwangen zum Ausweichen in die Buchten, was aber immer sehr gut funktioniert hat. Rücksichtsvoll wurde mir fast immer die Vorfahrt gewährt, sicherlich auch auf Grund der Größe des Fahrzeuges. Als wir den Platz erreicht hatten erkundigten wir die Gegebenheiten, der Platz lag direkt am Skelda Voe einer Meeresbucht des Atlantiks indem Otter und Seehunde zu Hause sind.

Nach kurzer Zeit kam die Besitzerin des Platzes an und überschüttete uns mit allen Informationen zu der Gegend, kommentierte das derzeitige Wetter und den



vergangenen Sommer, der ausgesprochen schön gewesen sein sollte. Und jetzt? Es regnete wie aus Eimern und wir suchten Unterschlupf in der kleinen Hütte. Wir hatten zwar bereits drei Tage gebucht aber bei diesem Wetter? Auf meine Frage hin wie es denn in den nächsten Tagen werden solle, zeigte Sie uns eine Wettervorschau mit strahlender Sonne.

War dem so? Der Regen ließ nach und wir entschlossen uns das Krad aus der Garage zu holen, um die erste kurze Erkundungsfahrt zu machen. Als wir losfuhren dachte ich noch bei mir, dass sich die Fahrt etwas schwammig anfühlt, schob dies aber auf den nicht befestigten Untergrund. Es wurde aber nicht besser, nach einigen Kilometern stellte ich kurz vor Westerwick fest, dass der Vorderreifen am Limit war, eine Weiterfahrt erst nach auffüllen des Reifens möglich war. Für den Notfall habe ich eigentlich immer CO2 Patronen bei, diesmal leider nicht und so gab es nur wenige Möglichkeiten an Luft zu kommen. In einem nahegelegenen Hause war leider keiner anwesend, also machten wir uns zu Fuß auf dem Rückweg, vielmehr saß ich wie auf Eiern auf dem Krad und Annette lief neben her. Annette schlug vor, dass ich vorfahre, am KAT den Reifen auffülle und dann wieder zurückkomme, um sie abzuholen. Wir entschieden uns aber für die anstrengendere Variante, erst ca. 500 Meter laufen und als dann klar war das es zu weit war, fuhren wir wieder zusammen im Schneckentempo zurück zum KAT. Da ich den Druckluftschlauch einmal draußen hatte, kontrollierte ich dann auch direkt den Hinterreifen, anschließend ging es wieder Richtung Westerwick.



Einige hundert Meter hinter der Stelle wo wir bei dem Haus nach Luft gefragt hatten, endete die Straße kurz hinter einem Hof. Ob wir hier Luft bekommen hätten? Zu den Klippen die schroff in den Atlantik fallen mussten wir noch einige Meter über die Wiesen laufen. Ein Absperrgitter an der Abrisskante gab es nicht, es oblag einem selbst welches Risiko man für ein gutes Foto einging.

Der anschließende Rundkurs über Loch of Gruting und Semblister führte uns dann wieder zum KAT zurück. So wurden es doch noch 45 Kilometer die wir mit dem Krad gefahren sind.

Mittwoch 13.09.17

Route: Skeld – Sandness - Skeld (Krad)
Strecke: 0000 km
Gesamt: 1221 km

Die Nacht hatte es immer wieder geregnet, doch nun? Strahlend blauer Himmel lud zum Moped fahren ein. Sollte die Wettervorschau vom Vortag sich doch bewahrheiten? Die Szene war nur von kurzer Dauer, nach dem Frühstück schüttete es wieder extrem heftig. Gegen 11:30 klarte es ein wenig auf und wir starteten Richtung Bridge of Walls. In Walls machten wir einen kurzen Stopp, aber außer einer Bäckerei, einer Schule und einer öffentlichen Toilette hat der Ort nicht viel zu bieten. Nach einem kurzen Abstecher über Whiteness fuhren wir weiter über Burriland nach Sandness am Sound of Papa gelegen, der die Insel Papa Stour vom Mainland trennt. Insgesamt sollen noch 15 Menschen die kleine Insel bewohnen, Versuche die Insel wieder dichter zu bevölkern sind fehlgeschlagen. Die Landschaft erinnert mit Ihren unzähligen Klippen und grünen Wiesen an Irland – auch der einsetzende Regen war Teil des landschaftlichen

Gesamtbildes. Eigentlich wollten wir nun noch West Burrafirth fahren, aber der Regen wurde immer heftiger und so fuhren wir schließlich im strömenden Regen zurück zum Kat wo wir nach kurzen 68 Kilometer ankamen.



Den Rest des Tages verbrachten wir mit Lesen, aus dem Fenster schauen und versuchten die nassen Sachen schnellstmöglich wieder zu trocknen. Am späten Nachmittag klarte es wieder soweit auf so dass ich noch ein ankommendes Fischerboot anschauen konnte. Es handelte sich um einen gewaltigen Katamaran, der laut Aussage des Eigners in einer auf Shetland

ansässigen Werft gebaut worden ist und über 2x 397 KW Leistung verfügt. In der Hoffnung vielleicht einen Fisch käuflich erwerben zu können wurde leider nichts, der Fang bestand ausschließlich aus Riesenkrabben, die zwar auch sehr lecker sind, uns aber im KAT die Möglichkeit der Zubereitung nicht möglich war.

Am Abend machte sich dann ein Zahn bei Annette bemerkbar, das Zahnfleisch war entzündet und leicht geschwollen. Da wir für solche Zwecke immer Antibiotika bei uns haben begann Annette mit der Selbstmedikation.

Donnerstag 14.09.17

Route: Skeld – Voe – Setter - Skeld (Krad)
Strecke: 0000 km
Gesamt: 1221 km

Der Tag begann, wie sollte es auch anders sein, mit Regen. Irgendwie waren wir genervt, die Wetterprognose stimmte in keiner Weise. Wir überlegten die Zelte abubrechen und weiter in den Norden nach Yell und Unst zu fahren. Diese beiden Inseln standen zumindest noch auf dem Plan, ebenso wie die Halbinsel Burra im Süden von Mainland. Aber als das Wetter wieder aufklarte haben wir direkt die Kombis angezogen und sind mit dem Krad nach Bixter zur Tankstelle gefahren. Laut unseren Unterlagen sollte dort auch das einzige Lebensmittel



Geschäft in der näheren Umgebung sein. So nahe am Wasser und noch keinen frischen Fisch gegessen – das wollten wir heute ändern. Die Tankstelle entpuppte sich zu einem „Rewe to go“ in Miniaturausgabe. Fleisch und Fisch gab es nur tiefgefroren und auch das restliche Angebot entsprach eher einer Survival Ausstattung. Wir tankten nur und fuhren dann Richtung Aith zum Waterfall of Lunklet. Von der A9071 sind es ungefähr 10 Minuten Fussweg am Burn of Lunklet entlang, bis man

den Wasserfall erreicht. Über eine kleine Holzbrücke kann man auf die rechte Seite des Wasserfalls gehen, die interessantere Seite liegt aber links des Baches.

Über einen schmalen Weg gelangt man oberhalb des kleinen Wasserfalles bis an das Wasser heran. Im Sommer wäre es auch gut möglich das kleine Becken zu durchwaten, um auf die andere Seite zu gelangen. Nach einigen Aufnahmen gingen wir wieder zurück und fuhren weiter Richtung Voe nach Lerwick. Das Landschaftsbild zeigte eine karge Moorlandschaft, welche fast ausschließlich von Schafen bewohnt war. Mit jedem Kilometer änderte sich das Bild und wechselte von Moorlandschaft ohne Regen in Moorlandschaft mit Regen.



Ich hatte mir fest vorgenommen noch frischen Fisch zu beschaffen und so schlenderten wir noch durch die Gassen von Lerwick auf der Suche nach einem Fischgeschäft oder zu mindestens einem guten Metzger. Gefunden haben wir nur einen Supermarkt mit abgepackter Ware – weit entfernt von dem was wir uns vorgestellt hatten. Der Himmel wurde wieder dunkel und so zogen wir es vor nicht weiter zu suchen, sondern uns mit der abgepackten Ware zufrieden zugeben um noch trocken zum KAT zu kommen. Fast hätten wir es geschafft, aber auf den letzten Kilometern sind wir noch richtig nass geworden. Die Tour war mit 111 Kilometer die längste auf den Shetland. Morgen wollen wir nach Unst aufbrechen, folglich musste ich noch das Moped verstauen, was auch am späten Abend ohne Regen möglich wurde.

Freitag 15.09.17

Route: Skeld – Uyeasound
Strecke: 0131 km
Gesamt: 1352 km

Die Nacht muss für Annette nicht so gut gewesen sein, der Zahn machte immer noch Probleme weswegen ein Besuch beim Zahnarzt auf der Tagesordnung stand. Bevor es aber losgehen konnte wollten wir unsere Tanks entleeren. Da es keine Entsorgungsstelle in bekannter Bauart war, sondern ein abgezaunter, für den KAT unerreichbarer Platz, mussten wir die Tanks mit der Gießkanne entleeren. Aufbauend hinzu kamen der starke Regen und der Wind, der genau auf die Rückseite des KAT blies und es unmöglich machte dort zu stehen. Mehrmals mussten wir die Arbeit unterbrechen, mein Adrenalin stieg ins unermessliche und der Gedanke die Insel schnellstens Richtung Heimat zu verlassen war noch nie so ausgeprägt. Binnen weniger Minuten war ich komplett durchgenässt.

Gegen Mittag waren wir endlich fertig und fuhren erstmal nach Lerwick zum Zahnarzt. Der Eigner des Katamarans und Ehemann der Frau die den Platz betreibt, hatte mir vorher noch einen guten Arzt genannt, welchen wir

vorsichtshalber aufsuchen sollten. Urlaub mit Zahnschmerzen ist sicherlich keine Alternative.

In Lerwick hatten wir Glück und direkt einen passenden Parkplatz in der Nähe des Arztes gefunden. Ich hatte mir vorab schon mal die wichtigsten Symptome der Zahnschmerzen rausgesucht und vorsichtshalber die Übersetzung notiert. Aber das war nicht nötig, die Dame am Empfang sprach relativ gutes Deutsch und ein zufällig anwesender Arzt der eigentlich an diesem Tag nur wegen der Abrechnung in der Praxis war hatte einige Zeit in Deutschland gelebt.

Es folgten einige Untersuchungen inklusive Röntgenaufnahme und der nicht aufbauenden Befund, dass der Zahn extrahiert werden müsse. Wir sollten doch morgen wieder kommen dann könnte er das schnell machen. Annette entschied sich aber für die zweite Variante, Penicillin bis die Entzündung abgeklungen ist. Das sollte aber keine Dauerlösung sein, riet uns der Arzt. In Deutschland muss an dem Zahn etwas gemacht werden. Wir beglichen die Rechnung und bekamen ein Rezept von zwei verschiedenen Medikamenten wovon eines der beiden nur im absoluten Notfall genommen werden sollte.

Der KAT stand genau gegenüber der Apotheke, da aber Mittagspause war und der Pharmazeut sich in dieser befand, mussten wir später nochmal wiederkommen. Rezeptpflichtige Medikamente dürfen nur von ihm ausgegeben werden. Also schlenderte wir Richtung Hafen und fanden, eher zufällig, eine kleine Einkaufspassage wo wir uns mit einigen frischen Lebensmitteln versorgten.

Im Regen ging es dann zurück zur Apotheke wo uns nach einer Belehrung der Medikamente diese ausgehändigt worden sind. Die Ausgabe der Medikamente erfolgt komplett automatisiert, alle Medikamente stehen in einem komplett abgeriegelten Lager von wo die Medikamente über eine Rutsche nach außen zu den Angestellten der Apotheke gelangen. Außer dem Pharmazeuten hat keine weitere Person Zugang zu diesem Bereich.



Nach kurzer Überfahrt von 25 Minuten kamen wir in Ulsta an. Auf der Fähre sprach mich ein Holländer an, welcher auf Yell lebt. Er erzählte mir von einem Freund, der auf Mainland lebt und sich auch einen KAT anschaffen wollte. Er gab mir seine Handynummer da wir vorhatten auf dem Rückweg kurz bei ihm vorbei zu gefahren. Leider habe ich die Telefonnummer verloren, weswegen dieser Besuch nicht stattgefunden hat.

Bis Gutscher, dem Fährhafen nach Unst, sind es nur 13 Meilen und von dort bis Uyeasound ist es auch nicht mehr weit. Die Kosten der Überfahrt hatten wir bereits auf der Fähre nach Yell bezahlt. Wir hatten einen kleinen ruhigen Stellplatz direkt am Meer bei einem Hostel gefunden.

Samstag 16.09.17

Route: Uyeasound – Norwick - Uyeasound
Strecke: 0068 km
Gesamt: 1420 km

Nun waren wir auf Unst, der nördlichsten bewohnten Insel Großbritannien die auf gleicher Höhe wie Grönland liegt. Dass es hier mehr Schafe wie Einwohner gibt stellt man bereits nach den ersten Kilometern fest. Der Tag begann wie gewohnt mit Regen. Irgendwie war es mir aber egal, wir wollten mit dem Kat weiter hoch in den Norden und begannen den Tag mit einem guten und ausgiebigen Frühstück. Als wir aufbrachen riss der Himmel auf und der erste richtige blaue Himmel kam zum Vorschein, es gibt ihn hier oben also doch.

Unsere Route führte uns zuerst zu der in der Nähe liegenden Schlossruine Muness Castle, welche die nördlichste gelegenen Burg auf den britischen Inseln ist und als Scheduled Monument klassifiziert ist. Diese Ruine wird bereits seit 1750 nicht mehr bewohnt. Für das Alter ist diese Ruine eigentlich noch in einem passablen Zustand, absturzgefährdete Bereiche sind gesperrt und dass es draußen



im Informationskasten Taschenlampen gab um auch in die dunklen Bereiche der Ruine vordringen zu können, hatten ich erst nach einer schmerzhaften Begegnung mit den niedrigen Decken bemerkt.

Die Insel ist nicht wirklich groß und wir hatten genügend Zeit diese zu erkunden zumal wir ja nicht an die Fähre gebunden waren, mit Ausnahme der Fähre nach Kirkwall am Montag. Die Landschaft ist sehr grün und wechselt sich in höheren Lagen mit der Moorlandschaft ab. Unzählige Schafe und Ponys säumen das Straßenbild. Unser nächstes Ziel war der weiße Sandstrand Easting Beach der kaum in irgendeinem Reiseführer erwähnt wird. Der Strand liegt in der Nähe von



Munes Castle und ist nur zu Fuß erreichbar. Kristallklares Wasser lud bei Temperaturen um die 10°C sicherlich nur abgehärteten Personen zum Baden ein. Wir beließen es bei einigen Aufnahmen und machten uns dann auf den Weg weiter in den Norden.

Kurz hinter Baltasound gibt es die vermutlich berühmteste Bushaltestelle der Welt, die

zudem noch eine eigene Internetpräsenz aufweisen kann. Die Bushaltestelle entstand auf Initiative des damals siebenjährigen Bobby Macauley, weil der alte Busunterstand 1996 durch Umwelteinflüsse stark beschädigt worden war und nach dem Abriss nicht wiederaufgebaut wurde. Folglich wird diese Bushaltestelle auch Bobby's Bus Shelter genannt und wird von den Bewohnern seit der Erbauung im Jahr 2002 jedes Jahr zu einem neuen Thema dekoriert.



Weiter nördlich passierten wir das Viking Unst Projekt, einem Wiederaufbau eines Langhauses, um zu zeigen, wie die Wikinger früher auf Unst gelebt und gearbeitet haben. Nach wenigen Kilometern erreichen wir anschließend Haroldswick, die nördlichste bewohnte Ortschaft von Unst, welche ebenfalls einen sehr schönen Sandstrand aufzuweisen hat. Weiter nördlich kommt man mit dem Wagen nicht mehr, schon gar nicht mit einem KAT. Da wir es aber trotz Warnschilder ausprobiert haben, endete unser Versuch vor einem Absperrgitter, was zur Folge hatte, dass ich ca. einen Kilometer rückwärtsfahren musste da ein Wenden auf der schmalen Straße absolut unmöglich gewesen wäre.



Wir passierten das RAF Cafe und Museum bei Haroldswick, wobei RAF die Abkürzung für die Royal Air Force steht. Für Armeeinteressierte sicherlich ein interessanter Besuch, für uns als Pazifisten war es mal interessant zu sehen unter welchen Umständen die Soldaten und Soldatinnen auf der 1957 gegründeten Radarstation leben mussten. Merkwürdig fand ich, dass hier Reservisten und ehemalige

Soldaten das Cafe in Uniform betreiben. Die eigentliche Radarstation liegt auf einem nahegelegenen 285m hohen Berg, dort wo jetzt das Museum steht wurden alle Unterkünfte der Soldaten ab 2006 geschlossen und teilweise zu Hotels und Hostels umgebaut. Erst im September 2017 wurde berichtet, dass ein neues Radarsystem auf dem Berg installiert worden ist.

Wir sind dann weiter auf den 285m hohen Berg gefahren, die Straße war extrem eng und nur für Allradfahrzeuge zugelassen. Die Abbruchkante kam den Reifen sehr nahe, aber ich dachte mir, wenn hier früher einmal Militärfahrzeuge hochgekommen sind muss es für uns auch passen. Oben angekommen hat man einen wunderbaren Blick über Unst, die Gebäude hier oben scheinen wirklich wieder bewirtschaftet zu werden zumal auch ein Fahrzeug aus dem hermetisch

abgeriegelten Areal kam. Nun waren wir laut GPS doch um einiges weiter nördlich als in Haroldswick.

Etwas weiter westlich passieren wir das Nordende des längsten Sees auf Unst, dem Loch of Cliff. Eigentlich wollten wir ins Hermaness National Nature Reserve Visitor Centre aber der Fahrer eines entgegenkommenden

Fahrzeuges riet uns auf Grund der Größe hiervon ab, die Straße sei deutlich zu eng für uns, weswegen wir es dann auch nicht gemacht hatten sondern sind zu dem seit 1999 nördlichsten Postamt der britischen Inseln in Haroldswick. Das Postamt hatte zwar auf Grund der Öffnungszeiten geschlossen, ist aber immer noch in Betrieb, entgegen einigen Behauptungen in diversen Reiseführern.



In dem nahe dem Postamt gelegenen Supermarkt, der eher einem Tante-Emma-Laden gleicht, haben wir noch einige Dinge beschafft und Geld abgehoben. Hier kann man, sofern die Geschäfte über notwendiges Kleingeld verfügt, Geld abheben da Banken hier eher selten anzutreffen sind.

Eigentlich hatten wir alles gesehen und hätten direkt wieder nach Yell übersetzen können, wir haben es aber vorgezogen nochmals in Uyeasound zu übernachten.

Sonntag 17.09.17

Route: Uyeasound – Sumburgh
Strecke: 0150 km
Gesamt: 1570 km

Gestern waren wir am nördlichsten, befahrbaren Ort Shettlands, heute sollte es zum südlichsten Ort nach Sumburgh gehen. Der Tag begann wie gewöhnlich recht spät und mit einem ausgiebigen Frühstück. Bevor wir losfuhren sprach mich noch ein Backpacker an ob wir ihn und seine beiden Begleiter mitnehmen könnten. Leider mussten wir aus Platzgründen absagen. Eine bis maximal zwei Personen wäre ja noch gegangen.

Die Kosten der Übernachtung war gemessen an der Lokalität recht teuer, da sich niemand in dem Hostel aufhielt hatte ich das Geld in einen Umschlag gesteckt und wollte es in einem Briefkasten deponieren, fand aber in der Küche eine kleine Dose wo man das Geld deponieren sollte. Hier wird Vertrauen großgeschrieben, in manch anderen Ländern eine Unvorstellbarkeit.

Wir wollten die Fähre gegen 11:00 Uhr erreichen, aber sonntags fällt diese Fähre aus, die nächste kam erst in einer Stunde. Damit war jetzt schon klar, dass wir die Fähre von Yell nach Mainland auch nicht mehr bekamen und ebenfalls warten mussten.

Auf Yell wollten wir eigentlich die Ostroute nach Ulsta nehmen. Sie führt hinter Mid Yell auf der B9081 Richtung Otterswick. Nach dem wir für die ersten Kilometer extrem lange brauchten und wir auf jeden Fall noch Sumburgh im Hellen erreichen wollten, drehte ich und fuhr dann doch wieder die Hauptstraße nach Ulsta.



Ich hatte gelesen, dass es bei West Yell einen Hersteller für anspruchsvolle Schreibgeräte geben sollte. Er fertigt die Füller und Kugelschreiber aus edlen Hölzern, teilweise sogar nach Kundenauftrag. Nachdem wir das unscheinbare Haus gefunden hatten durften wir mit in die Werkstatt. Alles war eher unscheinbar und meiner Meinung etwas lieblos. Die Stifte lagen in Vitrinen und Schubladen wobei der Raum

nicht beheizt war. Wir erwarben zwei Stifte und fuhren weiter zum Hafen. Ob es daran gelegen hat das wir von Unst nach Yell die Fähre verpasst hatten oder weil wir erst ein Stück die Ostroute gefahren sind, die Fähre nach Mainland war weg und wir mussten diesmal sogar 1,5 Stunden warten. Kurz vor Abfahrt füllte sich der Hafen, aus allen Ecken kamen Personen und Fahrzeuge. Da wir nicht gebucht hatten mussten wir auf einer dafür vorgesehenen Spur halten und wir dachten schon, dass wir nicht mit auf die Fähre passen würden. Es hat aber alles gepasst, zwanzig Minuten später waren wir wieder in Toft, es ging weiter in den Süden.

Die Burra Halbinsel ist bekannt für seine Bären, keine lebenden Exemplare, sondern handgefertigte Bären aus recycelter Wolle. Die Straße dorthin ist wieder mal extrem eng und als uns unser Navi mitteilte, das wir am Ziel sind, hatten wir weder einen Hinweis noch ein Haus gefunden wo wir diese Bären hätten kaufen können. Annette hat dann die Fahrerin eines vorbeikommenden Fahrzeuges nach dem Haus gefragt. Wir sollten ihr einfach folgen, sie würde dann kurz anhalten, wenn wir da wären. Zu fragen ob die Straße für uns passt dazu kamen wir nicht mehr. Die Straße wurde immer enger und auf dem GPS erkannte ich, dass es eine Sackgasse ist. Ich malte mir schon Horror Szenen beim Rückwärtsfahren aus als ich bemerkte das aus dem Fahrzeug vor uns eine Hand aus dem rechten Fenster gehalten wurde, welche uns signalisieren sollte das wir angekommen sind. Parken war fast genauso unmöglich wie wenden, ich fuhr so nahe wie möglich an den Zaun des Grundstückes, normale Fahrzeuge sollten die Straße noch passiern können. Vor dem Haus reinigte ein Mann die Holzfliesen mit einem Hochdruckreiniger. Wir sagten ihm was wir wollten, er murmelte laut, rief einen Namens ins Haus und kächerte einfach weiter. Das wir da standen war im offensichtlich egal. Kurze Zeit später wurden wir von Wendy Inkster begrüßt und sie zeigte uns Ihre Werkstatt wo die Bären hergestellt werden. Mit Ihrer Tochter und einer Bekannten fertigt Sie seit 1997 diese Bären auf Wunsch an. Jeder Bär ist ein Unikat und bekommt einen individuellen Namen. Wir konnten keinen Bären kaufen da diese zum einen nur auf Kundenwunsch hergestellt werden und alle vorhandenen Bären für eine Ausstellung bestimmt waren. Aber wir konnten

einen Bären in Auftrag geben, der uns dann nach Fertigstellung zugesendet würde.

Am Ende der Straße befand sich tatsächlich ein kleiner Wendehammer so dass wir bequem wenden und weiter nach Sumburgh fahren konnten. Da es keine Fähre von Burra nach Mainland gibt mussten wir bis Scalloway zurückfahren.

Die A970 ist einigermaßen ausgebaut und die Fahrt nach Sumburgh ging zügig voran. Kurz vor dem Leuchtturm, unserem eigentlichen Ziel, liegt der Flughafen der Insel. Die Start- und Landebahn kreuzt hierbei die A970 wobei der Fahrzeugverkehr durch eine einfache Ampelanlage vor landenden oder startenden Flugzeugen gewarnt wird.



gut

Die letzte Meile zum Leuchtturm sind wir wieder nicht durchgekommen, die Straße wurde kurz nach einer Rechtskurve in Grutness so eng, dass wir nicht abbiegen konnten, sondern erstmal geradeaus in den Hafen fahren mussten, um zu wenden. Der Plan, auf dem Parkplatz am Leuchtturm zu übernachten war definitiv geplatzt so dass eine Alternative gesucht werden musste. Alle freien Plätze auf dem Weg waren entweder bereits abgesperrt oder nicht geeignet, also fuhren wir, da es schon langsam dunkel wurde, auf den Parkplatz des Hotel



Sumburgh wo wir auch stehen konnten da das Hotel über einfache Plätze mit Stromanschluss verfügt.

Wir hatten dann noch vor den Leuchtturm bei Dunkelheit zu fotografieren. Leider war die Position nicht so optimal und auch das Leuchtfeuer war eher bescheidener Natur so dass wir unser Vorhaben durch einen Besuch an der Hotelbar ersetzen.

Montag 18.09.17

Route: Sumburgh - Kirkwall
Strecke: 0074 km
Gesamt: 1644 km

Die Nacht war ruhig aber am frühen Morgen setzte der Flugverkehr ein. Urlaub machen möchte man in diesem Hotel vermutlich nicht, die Nähe zum Flughafen ist einfach nicht zu überhören. Hinzu kam noch, dass die Seenotretter wohl ihre Übungen machten, pausenlos stieg ein Helikopter nach dem anderen auf.



Der Tag begann folglich mit starkem Fluglärm und wie sollte es anders ein, mit Regen, was uns aber nicht davon abhielt den nahegelegenen Jarlshof im Nieselregen zu besichtigen. Es handelt sich hierbei um eine prähistorische archäologische Stätte welches Ende des 19. Jahrhundert entdeckt worden ist.

Nach der archäologischen Unterweisung setzten wir die Fahrt weiter fort. Wir mussten heute auf die Fähre nach Kirkwall, hatten aber noch genügend Zeit da die Fähre erst um 7:30 Uhr ablegt.

Auf dem Weg nach Lerwick machten wir noch einen Abstecher zur Quendale Water Mill. Eher zufällig entdeckte ich das Hinweisschild zur Mühle als wir von Sumburgh aufgebrochen sind. Die Mühle wurde nach der Fertigstellung im Jahr 1868 bis 1948 durch zwölf verschiedene Müller betrieben und wird heute durch



einen privaten Verein aufrechterhalten. Mit einem Video wurde die Geschichte der Mühle erzählt, im Anschluss konnten wir die gesamte Mühle und die alten Gerätschaften besichtigen. Allein durch Spenden und Eintrittsgelder sowie den Verkauf von Merchandisingprodukten wird der Erhalt der Mühle finanziert.

In Lerwick haben wir zuerst unsere Lebensmittelvorräte und die Dieseltanks aufgefüllt bevor wir recht

früh zum Hafen gefahren sind. Da die Fähre zuerst Kirkwall anfährt und dann weiter nach Aberdeen fährt, mussten wir solange warten bis alle Fahrzeuge nach Aberdeen verladen waren. Erst dann durften wir rückwärts auf die Fähre fahren, die dann mit zwanzigminütiger Verspätung ablegte. Annette hat sich vorher schon die Pille gegen Reisekrankheit eingeworfen. Da wir bereits gegen 23:00 Uhr in Kirkwall ankommen, hatten wir uns für diese Überfahrt nur Schlafsessel

gebucht, welche wir nach dem Essen aufgesucht hatten. Die Sessel befinden sich in einem abgegrenzten Raum, der nur mit einer Zugangskarte betreten werden kann.

Trotz der Verspätung sind wir pünktlich in Kirkwall angekommen. Da das Navi mal wieder Zicken machte sind wir prompt in die falsche Richtung gefahren. In der Nähe des Hafens soll es einen Platz zum Übernachten geben. Folglich mussten wir die Strecke wieder zurück, am Hafen vorbei und nach einigem Suchen hatten wir den Platz gefunden. Da es schon recht spät war ersparte ich mir das Rangieren zum optimalen Stehen, sondern stellte mich auf den ersten freien Platz. Erst am anderen Morgen hatten wir gesehen, dass es gesonderte Plätze für Spätankommende gab.

Dienstag 19.09.17

Route: Kirkwall - Stromness
Strecke: 0113 km
Gesamt: 1757 km

Früh hatten wir den, verbotener Weise besetzten Platz geräumt und wollten eigentlich bezahlen, um weiter die Insel erkunden zu können. Leider wurde das Büro erst ab 11:00 Uhr besetzt, warten war also angesagt. Da an diesem Tag die Zufahrtsstraße frisch geteert wurde, mussten wir den KAT auf einem nahen gelegenen Parkplatze abstellen. Es war mit 21 GBP die teuerste und kürzeste Übernachtung bisher.



Wir hatten geplant wieder einige Tag mit dem Motorrad Orkney zu erkunden, aus diesem Grund bot es sich an einen Platz zu suchen wo wir den KAT tagsüber stehen lassen konnten. Wir dachten, dass wir etwas außerhalb auf einem Bauernhof mit ökologischer Viehhaltung gut aufgehoben sind, obwohl sich das ja bei den Brocken Ruß die der Kat beim Start raushaut gar nicht so verträgt. Der Hof sollte bei Aikers liegen, etwas südlich von St. Magarets Hope. Vielleicht



sollten wir den Hof nicht finden, Aikers war schnell erreicht, einen Hof zum Übernachten haben nicht gefunden und beschlossen erstmal bis ans Ende der Halbinsel zu fahren.

Wir stellten den KAT im Hafen von Burwick ab und gingen ein kurzes Stück den Klippen entlang. Auch hier musste man aufpassen, dass man nicht zu nahe an der Abrisskante ging. Kormorane trockneten

ausgebreitet Ihre Flügel und auch sonst war es ein munteres Treiben auf den unteren Klippen, die gerade so hoch waren, dass die Gischt die Vögel nicht erreichen konnte.

Burwick selbst besteht aus einigen verstreuten Häusern, einer Fähranlegerstelle wo man in den Sommermonaten mit der Personenfähre nach John O'Groats übersetzen kann sowie einem alten Friedhof mit einer verfallenen Kirche.

Unsere zweite Wahl fiel auf einen Platz in der Nähe des Hafens von Stromness. Also fuhren wir wieder Richtung Norden. Der Weg von der Hauptinsel nach Burwick führt über die Halbinseln Lamb Holm, Glims Holm, Burray und South Ronaldsay welche zur Bucht Capa Flow gehören. Schon im ersten Weltkrieg war diese Bucht auf Grund der strategischen Lage Ziel deutscher U – Boote. Die Inseln waren hierbei nur durch Netze oder Sperren versperrt, trotzdem gelang es einigen Kommandeuren diese Sperren zu durchbrechen. Nach dem Waffenstillstand vermutete Admiral von Reuter, dass der Friedensvertrag von den Deutschen nicht unterzeichnet wird und gab den Befehl der Selbstversenkung aller 74 Schiffe damit diese den Engländern nicht in die Hände fallen. Noch heute sind sieben Schiffe bei Ebbe sichtbar und ein beliebtes Ziel bei Tauchern.



Auch im zweiten Weltkrieg war die Bucht wieder Ziel deutscher U-Boote. Als das deutsche U-Boot U47 ungehindert in die Bucht eindringen und das Schlachtschiff Royal Oak mit über 800 Mann Besatzung an Bord versenkte und anschließend ungehindert die Bucht wieder verlassen konnte, erbaute Churchill mit Hilfe italienischer Gefangener die bekannten Churchill Barriers. Seit dieser Zeit sind die Inseln fest miteinander verbunden.



Die Italiener von Camp 60 waren es die diese Barrieren errichten mussten, unter ihnen war Domenico Chiocchettis, dem es zu verdanken ist, dass diese wunderschöne Kapelle erbaut worden ist. Mit einfachsten Mitteln wie Wellblech erschufen die Arbeiter die Kapelle und verkleideten sie nur von vorne mit einer perfekten Illusion aus Beton die einem Glockenturm ähnelt. Nach acht Monaten Bauzeit war die Kapelle im Sommer 1944 fertig gestellt

worden, den Waffenstillstand gab es bereits und nach und nach zogen die Italiener zurück in Ihre Heimat. Die kleine Kapelle war auf Grund der verwendeten Baumaterialien nicht für die Ewigkeit ausgelegt und verfiel zunehmend. Erst 1958 wurde ein Komitee zur Erhaltung der Kapelle gegründet, die die Kapelle versuchten nach bestem Wissen zu restaurieren. In diesem Zuge kehrte Domenico Chiochetti nach Lamb Holm zurück, um sein Werk aufzufrischen. Er verließ Orkney mit den Worten: „The chapel is yours – for you to love and preserve “

Nachdem wir uns die Kapelle angeschaut hatten ging es zurück nach Stromness. Die Zufahrt zu dem ausgewählten Platz war eng und da die Durchfahrt für unsere Größe gesperrt ist, mussten wir einen Umweg um Stromness fahren.

Der Platz gehörte zu einem Hostel, das Büro war um diese Zeit nur vormittags besetzt. Eine Frau im Elektrorollstuhl teilte uns mit, dass wir unmöglich über die Wiese fahren können da dies ja zu sehr aufgeweicht ist. Das hatten wir auch nicht vor, nur einen Platz haben wir direkt nicht gesehen. Ich musste bei der Verwaltung anrufen, um zu fragen ob wir auf dem Platz stehen können, nach einigen Minuten am Telefon hatte man uns den Platz 10 zugewiesen und nachgefragt ob dieser groß genug für uns sei. Ich erkundigte mich noch wo dieser Platz ist, er lag direkt am Wasser mit einer unverstellten Aussicht. Sozusagen in erster Reihe durften wir teilhaben an dem stetigen Treiben kurz vor der Hafeneinfahrt.

Ein Platz war gefunden, mittlerweile blockierte ich auch die Zufahrt, weil einige diesen Platz auch nutzen, um einige Stunden am Meer zu stehen und dann wieder zu fahren. Hierzu zählen auch Jogger, Liebespaare und sonstige mobile Menschen.

Beim Blick aus dem Fenster, erkannten wir, dass die Bucht auch Tummelplatz einiger Robben war. Später überlegte ich noch das Moped direkt aus der Garage zu holen, es war einer der besten Tage bei strahlendem Sonnenschein. Ich habe es dann aber aus Gründen der Faulheit auf den anderen Tag verschoben. Am Abend hatten wir eine fantastische Sicht auf den beleuchteten Hafen von Stromness.



Mittwoch 20.09.17

Route: Stromness – Birsay – Stromness (Krad)
Strecke: 0000 km
Gesamt: 1757 km

So schön der gestrige Tag zu Ende ging, so dunkel fing der heutige Tag an. Der Himmel hing voller Geigen, wie man so schön sagt – trotzdem habe ich das Moped aus der Garage geholt. Naturgemäß habe ich immer genügend Zuschauer bei dieser Tätigkeit so, auch dieses mal. Der Ehemann der Frau, welche uns bei

der gestrigen Ankunft direkt die Verhaltensregeln mitgeteilt hatte, erzählte dass er in jungen Jahren in Paderborn und Bielefeld wohnte, bzw. sich einige Zeit dort aufgehalten hatte. Deutsch sprechen war aber für ihn nicht mehr möglich.

Das wir immer fotografiert werden entwickelt sich für uns schon zur Normalität, es ist halt nicht alltäglich, dass es sich solch ein Fahrzeug auf einen normalen Stellplatz gemütlich macht, einige attestierten uns auch Unvernunft in solchen engen Straßen überhaupt zu fahren oder halten uns schlicht und ergreifend für dekadent. Ich habe mir angewöhnt in einigen Situationen gar nicht mehr hinzuhören.



Als wir reisefertig waren kontrollierte ich an der nächsten Tankstelle erstmal den Vorderreifen, es war genug Luft vorhanden – vermutlich hatte ich vor der Abreise doch nicht richtig kontrolliert. Zur Sicherheit war aber das CO2 Set nun fester Bestandteil der Ausrüstung.

Da wir nicht so lange auf diesem Platz stehen wollten, schauten wir uns in der Nähe von Birsay noch nach Alternativen um, aber wenn es kein geteilter Platz war, hatten wir keine Chance. Die Wiesen und Äcker waren durch den Dauerregen der letzten Tage dermaßen durchnässt, dass ein Stehen mit dem Kat auf diesem Untergrund unmöglich gewesen wäre.

Einige Kilometer weiter zur Küste in den Norden liegt die Insel Brough of Birsay.

Diese kleine, unbewohnte Insel ist bei Ebbe durch einen kleinen Pfad zu erreichen. Als wir dort waren setzte die Ebbe gerade ein. Langsam schritt ich auf dem Weg Richtung Insel, konnte aber nicht auf die Insel da das Wasser einfach noch zu hoch war und nur langsam zurückging. Wir beschlossen daher nochmal mit dem KAT hierher zu fahren und die Nacht an diesem schönen Platz zu verbringen. Dann hätten wir auch genügend Zeit die Ebbe abzuwarten und die Insel ausgiebig zu besichtigen.

In der kleinen Ortschaft Birsay, in denen die Bewohner vermutlich nur durch Krabbenfang und den Verkauf von gleichnamigen belegten Brötchen leben, befindet sich neben den beiden Cottages und einigen Geschäften auch die Ruine des Birsay Earl Palace. Die Burgruine wurde vermutlich um 1569 als Ersatz für den Bishops Palace in Kirkwall erbaut. Der aus vier Gebäudeteilen bestehende Renaissancepalast wurde bis 1700



durch verschiedenen Earls bewohnt, bevor dieser zunehmend verfiel, als das Dach marode war und einstürzte.

Weiter ging unsere Route über Abune the Hill vorbei am Broch of Gurness in den Hauptort Kirkness. Annette hatte auf dem Schiff ein paar Ohrringe gesehen, welche von einer Goldschmiedin aus Tankerness gefertigt worden sind. Die Schmuckstücke sollen auch in einem kleinen Ladenlokal in Kirkwall erhältlich sein. Aber meistens ist es so, dass das was man sucht nicht findet. So war es dann auch und wir verließen unverrichteter Dinge den Laden.

So nah am Wasser, es roch förmlich nach Fisch. In der Nähe von Stromness gab es einen kleinen Fischladen, der nur das verkauft was am Tage vorher gefangen worden ist. Mit einer gewissen Erwartungshaltung betraten wir den Laden. Die Auswahl war übersichtlich, neben verschiedenen filetierten Fischen gab es hauptsächlich Krabbenfleisch in allen erdenklichen Formen. Um ganze Krabben zuzubereiten fehlt uns im Kat das notwendige Handwerkszeug, es sei denn ich würde mal eben mit einem Rad über das Krustentier fahren, um es zu öffnen. Folglich entschieden wir uns für eine bereits ausgenommene Krabbe. Die Vorspeise hatten wir also, doch was kommt als Hauptgang. Die englische Bezeichnung der einzelnen Fischarten bereitete mir doch mehr Schwierigkeiten wie gedacht, eine bildliche Darstellung der Fische mit Bezeichnung war auch nicht vorhanden, so hätten wir ja noch die Möglichkeit gehabt anhand der Abbildungen Rückschlüsse auf den Fisch zu ziehen. So wählten wir intuitiv Codfish, dass es sich hierbei um Kabeljau handelt hatte ich geahnt, die Gewissheit folgte aus dem Netz.

Die Sache mit den Ohrringen war für Annette noch nicht abgeschlossen. Auf dem Weg zum KAT fiel uns der Hinweis zu Zoe Davidson auf. Wir fuhren zu Ihrer Werkstatt, einem urigen Haus ohne Klingel oder ähnlichem. Wir klopfen, riefen und machten uns einfach etwas lauter bemerkbar und landeten dabei im Zuge unserer Neugierde in der Küche. Ein riesiger Topf stand auf dem großen Herd, mein erster Gedanke war wirklich ob es sich hier um eine industrielle Küche handelte. Wer kocht in solch einem großen Topf, ich schätzte den mal so auf einem Meter Durchmesser. Die Ausmaße des Herdes waren den dem Topf angepasst und eine Armada von Drehknöpfen zierte die Front, um all die Gasflammen zu regulieren.

Eine Frauenstimme, die hinter dem Topf zum Vorschein kam, begrüßte uns und als wir erklärten was wir wollten zeigte sie uns die Werkstatt. Anhand der Aussagen hatten wir schnell bemerkt, dass es sich um die Mutter handeln musste. Sie erklärte uns, dass Zoe von dem Verkauf des Schmuckes noch nicht allein leben kann und daher an drei Tagen im Hafen arbeitet. Schnell hatte Annette ein Unikat gefunden, leider war ein Bezahlen nur mit Bargeld möglich da nur Zoe das Kartenterminal bedienen konnte. Da wir nicht so viel Bargeld dabei hatten schlenderte ich zur Bank nach Stromness runter, um feststellen zu müssen, dass der einzige, sich in der Nähe befindliche Geldautomat defekt ist. Unverrichteter Dinge ging ich zurück und wir einigten uns darauf, dass wir am Folgetag nochmal vorbeikommen.

Da auch unsere Gemüse und Fleischvorräte zur Neige gingen und ich im Ort endlich einen kleinen Metzger gesehen hatte fuhren wir auch noch dort vorbei. Dass wir seit dem Fischladen vom Regen begleitet worden sind störte uns in

diesem Moment der Vorfreude auf ein schön abgehangenes Steak nicht. Wir suchten uns zwei schöne Steaks aus und wurden voller Überraschung in einem perfekten Deutsch angesprochen ob wir mit dem Motorrad von Deutschland gekommen wären. Die Frau heißt Ute, kommt aus Münster und der Liebe wegen ist sie vor 7 Jahren, nach dem Ende der Stationierung Ihres Mannes, mit ihm nach Orkney gegangen. Seitdem arbeitet Sie bei E.Flett, dem vermutlich besten Metzger auf Orkney.

Als wir am Kat ankamen war es immer noch am Regnen so dass ich mich erst um das wichtigere, der Zubereitung der Krabben und dem Fisch, kümmerte. Der Fisch war sehr lecker, dass der frisch war stellte sich auch bei der Zubereitung heraus. Ein leckeres Essen ist einfach etwas fantastisches, dazu einen trockenen Weißwein, eine gemischte Käseplatte zum Abschluss wäre noch die Krönung gewesen.

Ich wollte das Motorrad auf jeden Fall noch am Abend einladen da wir morgen nach Birsay wollten. Als der Regen ein wenig nachließ fasste ich den Entschluss das mittlerweile auch abgekühlte Moped zu verstauen. Kurz nachdem ich die Garage geöffnet hatte wurde der Regen stärker was noch nicht schlimm gewesen wäre, dass sich der Wind aber drehte und nun genau in die offene Garage blies, war für meine Stimmung nicht sonderlich förderlich. Nach wenigen Minuten, ich hatte das Motorrad gerade auf dem Gestell verzurrt, um es mit der Winde hoch zu ziehen, war ich von hinten bis auf die Haut nass. Hatte ich gehofft alles trocken zu verstauen war ich momentan mit Regenschirmen am kämpfen, die sich in der Garage bildeten. Gedanklich sortierte ich mein Repertoire an Schimpfwörtern, kurz gesagt ich war am Kochen und kurz vor dem Blutausch. Das Wasser zog an der Hose hoch, suchte sich nun auch den Weg zu der, dem Regen abgewandten Seite. Als das Motorrad endlich an seinem Platz stand schloss ich die Garage soweit, dass ich noch das überschüssige Wasser aus der Garage wischen konnte.

Als wir uns am Abend nochmal die Unterlagen von Zoe Davidson angeschaut hatten, haben wir bemerkt, dass wir vor kurzer Zeit bei ihr im Fischladen eingekauft hatten, dass meinte ihre Mutter also mit Arbeiten im Hafen.

Donnerstag 21.09.17

Route: Stromness – Brough of Birsay
Strecke: 0036 km
Gesamt: 1793 km

Irgendwann in der Nacht hörte das unaufhaltsame Klatschen der Regentropfen auf dem Dach auf damit es pünktlich zum Frühstück wieder anfangen konnte. Eine kurze Erholung der Wolken um sich wieder gefüllt über unserem Kat zu ergießen. Wir ließen uns ein wenig Zeit mit dem Frühstück, nach Birsay war es ja nur einen Katzensprung. Als ich die Kabeltrommel einrollen wollte lief einiges an Wasser aus dieser heraus, zum Glück hatte ich zuerst den Netzstecker gezogen. War schon ein komisches Gefühl, schlagartig entstehen im Kopfkino alle möglichen Szenarien was hätte passieren können.

Bevor wir schlussendlich weiter nach Birsay fahren haben wir, wieder mit der Gießkanne, unsere Tanks entleert und Frischwasser gebunkert. Zum Glück hatte es zu diesem Zeitpunkt wieder aufgehört zu regnen so dass wir zumindest



trocken geblieben sind. Wir wollten noch zum Hafen fahren, um zu fragen ob wir bereits am Freitag die gebuchte Fähre nehmen könnten und die Ohrringe wollten wir auch noch abholen. Die frühere Passage nach Scrabster war möglich und wir bekamen geänderte Tickets. Da ich bei der Werkstatt von Zoe nicht parken konnte, blieb ich im KAT während Annette ins Atelier lief, um sich die ersehnten Schmuckstücke zu

kaufen, anschließend ging es nach Birsay. Auf dem Weg dorthin passierten wir die Stones of Stennes, dem neolithischen Henge Monument, welches der älteste Steinkreis Britanniens ist und aus dem Jahr 3100 v. Christus datieren soll. Von den ehemaligen 12 Steinen stehen heute nur noch vier Stück in einer Ellipse, deren längste Achse 30 Meter beträgt. Der höchste Monolith hat eine Höhe von 5,70 Meter. Weiter nördlich trifft man unweigerlich auf den Ring of Brodgar, ebenfalls ein Steinkreis mit einem Durchmesser von 104 Metern und ist damit größer wie die Stonehenge im Süden von Großbritannien.

Auf Grund des starken Regens in der letzten Zeit war der Boden vollkommen aufgeweicht, Drainageleitungen führten das Wasser kontrolliert ab und Hinweisschilder wiesen darauf hin auf dem Weg zu bleiben und nicht die Fauna in der Umgebung zu betreten. Es ist immer wieder zu beobachten, wie belehrungsresistente Touristen diese Hinweise missachten und die Natur mit Füßen treten. Diese Gegebenheit ist es schlussendlich zu verdanken, dass immer mehr Bereiche gesperrt werden und nie wieder betreten werden dürfen. Die gesamte Gegend gleicht einer Moorlandschaft, Heidekraut und andere Feuchtpflanzen prägen die Gegend. Wir umrundeten den Steinkreis und machten uns anschließend auf zur Orkney Brewery, einer kleinen privaten Biermanufaktur, die sich im ehemaligen Schulhaus in Quoyloo befindet. Besonders zu erwähnen ist hier das Dark Island Reserve, welches nach dem Brauprozess noch in alten Eichenfässern umgefüllt wird in denen früher Scotch Malt Whiskey gelagert worden ist. Ich hatte ein kleines Kontingent verschiedener Biere erworben, welche ich am Abend verköstigen wollte.

Ob die Ebbe schon da war oder die Flut wussten wir nicht als wir am Bough of Birsay angekommen waren da ich mir den Gezeitenkalender nicht angeschaut hatte. Anhand der vielen Fahrzeuge, die dort standen, konnte man schon aus der Ferne sehen, dass die Ebbe vorhanden sein musste, nur wie lange haben wir dann Zeit auf dem kleinen Eiland zu bleiben?



Trockenen Fußes gelangten wir auf das kleine Eiland welches ausschließlich von Schafen bewohnt wird. Bough of Birsay, eine Insel auf der im 11. Jahrhundert die Macht der Norweger regierte. Thorfinn der Mächtige regierte auf seinem Hof, den er am Fuße der Insel aufbaute. Die Überreste dieses Hofes sind heute noch zu besichtigen, wer genau hinschaut kann die ehemalige Sauna erkennen. Viele Teile des Hofes sind noch nicht ausgegraben und befinden sich noch unterhalb der Grasnarbe.

Während wir den Weg zum Leuchtturm hochgegangen sind, hatte ich immer wieder geschaut ob die Flut einsetzte, aber gefühlsmäßig ging das Wasser immer weiter zurück, folglich hatten wir einige Zeit die kleine Insel zu erkunden. Für Notfälle gibt es eine Telefonnummer, die man anrufen kann, wenn man es verpasst hat die Insel rechtzeitig zu verlassen.



Die Klippen reichten ungesichert steil in den Atlantik, ein Kreuz war Zeugnis einer Leichtsinnigkeit. Selbst wenn man absolut schwindelfrei ist und noch so gutes Schuhwerk anhat besteht immer die Gefahr, dass man von einer Böe erwischt wird. Auch wenn der Reiz und die Sucht nach außergewöhnlichen Fotos stets präsent waren, hatten wir immer Respekt vor der Höhe und der Naturgewalt des

Windes, was uns aber auch nicht davon abgehalten hat im gebührenden Abstand zur Abrisskante die Insel zu umrunden.

Nachdem wir wieder am Kat angekommen waren spekulierten wir auf einen der ersten Parkplätze die in unmittelbarer Nähe zum Ufer gelegen waren, bis wir den Kat dann optimal parken konnten dauerte es noch einige Zeit, bis zum frühen Abend kamen noch Busse und spuckten die meist asiatischen Touristen aus welche in den knapp zehn Minuten Aufenthalt nur die Gelegenheit hatten einige Fotos zu machen aber nicht um die schöne Landschaft zu genießen. Am Abend wurden wir dann mit einem sehr schönen Sonnenuntergang belohnt.



Freitag 22.09.17

Route: Brough of Birsay – Thurso
Strecke: 0049 km
Gesamt: 1842 km

Eine extrem ruhige Nacht, nur das Rauschen des Atlantiks und des Windes war zu hören. Das sollte aber nicht lange so bleiben, schon sehr früh kamen Einheimische und Touristen, die einen zum Joggen und die andern zum Fotografieren. Heute ist unser Abreisetag von Orkney, am frühen Nachmittag geht die Fähre nach Torso.



Wenn ich wandere versuche ich nach Möglichkeit nie denselben Weg zurück zu gehen. Ich habe es mir zur Angewohnheit gemacht, nach Möglichkeit immer einen Rundweg zu suchen. Vom Parkplatz aus konnte man den Skiba Geo Footpath erwandern. Dieser Weg führt die Klippen entlang nach Skiba Geo, einer Fischerhütte aus dem 19. Jahrhundert. Über steile Treppen zogen die Fischer ihre Boote hoch an Land und stellten diese, geschützt vor Unwettern, in der Hütte ab. Die

Höhe der Treppe lässt erahnen mit welchem Kraftaufwand die Boote an Land gezogen werden mussten.

Etwas weiter entlang der Küste erreicht man am Point of Nether Queena eine merkwürdige Figur auf einem Pfahl von der man zuerst von einem Kunstwerk ausgeht. In Wirklichkeit ist dies aber ein, mit Flechten überzogenes Fischbein von einem Bartenwal, der in den 1870er Jahren unterhalb der Klippe angespült worden war. Während heute das Anlanden eines Wales und dem damit verbundenen, sicheren Tod des Tieres einer Katastrophe nahekommt, war dies in der damaligen Zeit wie eine Ernte für die armen Bewohner von Birsay. Obwohl es Firmen gab, die den Wal fachgerecht hätten zerlegen können und Fett, Öl und Fischmehl zu gewinnen, entschieden sich die Finder des Wales dafür, dies in Eigenarbeit zu realisieren, um mehr Geld zu gewinnen. Dieses Vorhaben scheiterte aber an geeignetem Hebezeug, um den Wal drehen zu können. Die Männer konnten nur eine Seite des Wales verwerten, der Rest soll nach Überlieferungen noch mindestens 25 Jahre am Strand liegen geblieben sein, bevor die Überreste durch eine Sturmflut weggespült worden sind.

Nach ungefähr drei Kilometern bahnte sich der Atlantik einen Weg ins Landesinnere, den man entweder umlaufen musste oder den



Entschluss doch fest wieder denselben Weg zurück zu gehen. Eine weitere Möglichkeit wäre auch gewesen einige Meter über die eingefriedeten Weiden zu gehen, es gab hin und wieder eine kleine Treppe, die über die stromführenden Drähte führte, und die Straße Northside zurück zu gehen. Dies war aber für Annette keine Alternative folglich gingen wir denselben Weg wieder zurück, was für mich eigentlich keine Alternative darstellte.

Da wir noch genügend Zeit hatten fuhren wir vorbei am Loch of Swannay und Dounby nach Stromness. Nachdem wir uns noch mit genügend Lebensmittel versorgt hatten sind wir zum Hafen gefahren und haben uns brav in die Spur der PKW's eingereiht. Erst nachdem sich die Reihen langsam füllten, fiel wohl einem Mitarbeiter der Reederei auf das wir dort unmöglich stehen konnten so dass wir uns in den Bereich der gewerblichen LKW einreihen mussten. Es ist immer wieder interessant mitzuerleben, wie uneinsichtig manche Fahrzeughalter sind, wenn wir mit dem Kat auf engsten Raum wenden müssen. Die Dauer bis einige begriffen haben, dass ich keine Oberarmtraining am Lenkrad mache, sondern versuche den KAT aus der zugeparkten Situation zu manövrieren, ist schon erstaunlich. Manchmal frage ich mich was in den Köpfen derer vorgeht in so einer Situation auch noch nachzusetzen und den Raum noch weiter zu begrenzen, haben die das Gehirn ausgeschaltet oder können diese Personen die Situation wirklich nicht einschätzen.

Nach einiger Zeit standen wir nun auf dem richtigen Platz, es folgte wieder die obligatorische Begehung des Koffers und der Kontrolle des zugekehrten Gastanks. Kurz bevor wir auf die Fähre fahren konnten, sprach uns noch ein Mann an, der zwar aus Neuwied kam, aber seit einiger Zeit schon auf Orkney lebte. Er hatte unseren Kat am Brough of Birsay gesehen und den Namen seiner Geburtsstadt auf die schwarzen Abdeckungen der Kotflügel vom KAT geschrieben.

Good by Birsay, good by Orkney - die Fähre legte planmäßig um 16:45 Uhr ab und kam genauso pünktlich anderthalb Stunden später in Scrabster an. Kurz vor Scrabster passierten wir den einsturzgefährdeten Brandungspfeiler Old Man of Hoy an der Westküste der Insel Hoy.



Wir wollten die wenige Zeit, in der es noch hell war, nutzen einen Platz zum Übernachten zu finden. Stellplätze für Wohnmobile waren zwar einige vorhanden aber vollkommen ungeeignet für uns. Trotz aller Hinweise das eine Übernachtung

nicht erlaubt war, der Hinweis aber fehlte das bei Nichtbeachtung ein Bußgeld droht, übernachteten wir auf dem großen Parkplatz im Hafen von Thurso direkt am Ufer des River Thurso. Neben uns hatten sich noch einige andere Wohnmobile die vermutlich auch von der Fähre gekommen waren, hingestellt. Unser Plan war, möglichst früh weiter zu fahren und irgendwo an einem schönen Platz ausgiebig zu frühstücken.

Samstag 23.09.17

Route: Thurso - Ardmair
Strecke: 0233 km
Gesamt: 2075 km

Was für eine Nacht, die mit Abstand lauteste Nacht die wir je erlebt hatten. Der Parkplatz war Szenentreffpunkt von den jungen, autobegeisterten Halbstarken von Thurso die sich entweder mit laufenden Motoren stundenlang unterhielten oder aber aus Langeweile ein privates Rennen unternahmen.

An Schlaf war bis drei Uhr morgens nicht zu denken, entsprechend gerädert sind wir aufgestanden. Da wir am Vorabend schon beschlossen hatten direkt weiterzufahren, machten wir uns auf den Weg entlang der schottischen Atlantikküste über die A836 Richtung Ullapool zu fahren. Irgendwo wird es schon ein schönes Plätzchen zum



Frühstücken geben, dachten wir zumindest. Irgendwann hielten wir an einem kleinen Platz an und hatten dabei einen fantastischen Blick über den Atlantik und dem nahegelegenen Atomkraftwerk von Dounreay, hiervon wurde der erste Reaktor bereits 1977 und der zweite Reaktor 1994 stillgelegt. In dem Werk passierten regelmäßig, nicht unerhebliche Störfälle wodurch über Jahrzehnte die schottische Küste irreparabel radioaktiv verseucht worden ist. Die schottische Umweltbehörde räumte 2011 ein, dass die Schäden nie komplett beseitigt worden sind. In mehreren Studien wurde bewiesen, dass bei Kindern eine erhöhte Anzahl von Leukämie Erkrankungen vorgefallen sind. Seit 2013 wird das Kraftwerk bis 2025 zurückgebaut.

Nach dem Frühstück ging es weiter die Küstenstraße entlang durch die fantastische Welt der Nord Highlands. Die Landschaft wechselte von einer



schönen, unberührten Moorlandschaft mit Seen bis zu den von Touristen heimgesuchten Küstenabschnitten. Irgendwann sahen wir einen schönen Landstrich und wir überlegten dort ein wenig der Natur zu frönen. Irgendwas musste dort los sein, die Parkplätze rechts und links der Straße waren alle belegt, wir fuhren eine kleine Straße nach Rispond.

Irgendwann warnte uns ein

Schild, dass wir an dem letzten Wendepunkt angekommen sind, eine Weiterfahrt

für große Fahrzeuge nicht empfohlen wird. Ich gehorchte dem Hinweis und wendete den Kat um ihn anschließend einige hundert Meter weiter auf einem Plateau abstellen zu können.

Der Strand erinnert einen an die Karibik, weißer Sand und das türkisblaue Meer laden unweigerlich zum Baden ein, nur die Temperaturen sprechen eine andere Sprache.

Oben auf der Klippe in der Nähe des Plateaus wo wir standen, war die Bergstation der Seilrutsche ins Tal. Ich überlegte lange ob ich ins Tal rutschen sollte, haderte lange Zeit und entschied mich dann dafür doch weiter zu fahren. Wenige Kilometer weiter hatte ich es bereits bereut, wir kehrten aber nicht mehr um.



Wir fuhren weiter Richtung Durness und kamen an der Salz- und Süßwasserhöhle Smoo Cave an. Parken mit einem Kat ist dort so gut wie ausgeschlossen, halb auf der Wiese und Parkplatz stehend machten wir uns dann zu Fuß auf die Höhle zu erkunden. Über tausende von Jahren hat sich das Meerwasser einen Weg in die Höhle gesucht. Die Höhle reicht über 60 m in den Felsen hinein, bildet dabei drei wassergefüllte Kammern, welche bis zur zweiten Kammer über Holzstege zu erreichen ist. Die dritte Kammer kann man, wenn gerade kein Hochwasser ist, mit einem Schlauchboot und bezahlter Führung erkunden.



Wir gingen anschließend östlich der Klippen des Geodha Smoo hoch und liefen bis zur Küste. „Beware Cliff Edge“ warnten unzählige Schilder, welche einige Meter vor der Abrisskante aufgestellt waren. Die Klippen sind frei zugänglich, wie schon öfters gesehen, soll die Vernunft der Besucher davor bewahren, nicht abzustürzen.

Die Straßen wurden immer enger, der Verlauf der Straße

wurde nicht durch den Menschen bestimmt, sondern durch die Natur. Dort wo es möglich war schlängelte sich die enge A838 ihren Weg durch die Highlands. Die bekannten Passing Place waren die einzige Möglichkeit dem Gegenverkehr eine Möglichkeit zu geben zu passieren oder den nachfolgenden Fahrzeugen das Überholen zu ermöglichen.

Nach einiger Zeit erreichten wir die bekannte Laxford Bridge. Aufgeführt in unzähligen Reiseführern erhofften wir uns ein monumentales Bauwerk, was wir



zu sehen bekamen war eine kleine einspurige, schmale im Jahr 1834 erbaute Steinbrücke, die über den River Laxford führte. So unscheinbar diese Brücke auch aussieht, so bedeutend ist diese Brücke aber. Dies mussten unzählige Schotten am eigenen Leib erfahren, als ein Militärtransporter 2009 fast 10 Meter die Böschung hinabstürzte und die Brücke dermaßen beschädigte dass diese nicht

mehr befahren werden konnte und so Offroad Fahrzeuge Umwege von 60 Kilometern und normale Fahrzeuge Umwege von 160 Kilometer in Kauf nehmen mussten.

Kurz vor Ullapool übernachteten wir bei einem herrlichen Sonnenuntergang in Ardmair an der Westküste mit Blick auf das Meer und der Isle Martin.

Sonntag 24.09.17

Route: Ardmair – Victoria Falls
Strecke: 0114 km
Gesamt: 2189 km

Das Frühstück war dem Tagesanlass entsprechend üppig und spät ausgefallen, die tiefstehenden und wassergefüllten Wolken standen zu diesem Zeitpunkt noch über dem Loch Canaird und warteten vermutlich nur darauf sich genau in dem Moment zu entleeren als wir Wasser bunkerten. Aber wir wurden verschont und fuhren zum Corries Halloch Gorge, eine 60m tiefe Schlucht des River Droma. Um zur Aussichtsplattform zu gelangen und einen freien Blick auf den Fall of Mesach genießen zu können, muss man eine viktorianische Hängebrücke überqueren, welche aber zu dem Zeitpunkt unseres Besuches geschlossen war. Da die Plattform auf der anderen Seite der Schlucht war, versuchten wir unser Glück indem wir einige hundert Meter die A835 Richtung Schlucht liefen und dann, an einer geeigneten Stelle die Böschung hinunter kletterten. Dadurch, dass wir die Einzigen waren, die sich auf dieser Weise Zugang zu der Plattform verschafft hatten, waren wir auch allein auf der Plattform mit unverstelltem Blick auf den Fall of Mesach.





Als wir wieder im KAT saßen, stellte sich uns die Frage ob wir nun weiter Richtung Ullapool fahren, um die Fähre nach Stornoway zu nehmen oder die A832 weiter Richtung Isle Skye zu folgen. Wir entschieden uns für die letzte Möglichkeit da wir mit der Fähre erst gegen 20:00 Uhr angekommen wären und auch zu einem späteren Zeitpunkt noch zur Isle of Mull wollten.

Mit jedem Kilometer änderten sich das Bild der Landschaft und die Breite der Straße. Unzählige kleinere Wasserfälle bestimmten das Landschaftsbild im Hochland, in Küstennähe hingegen laden die Strandabschnitte, wenn es nicht regnen würde und so kalt wäre, zum Verweilen ein. Da wir zur Isle of Skye wollten, fuhren wir auch zügig die Küstenstraße hinunter in den Süden, wobei die Straße immer wieder ins Landesinnere führt. Bei Talladale erreichten

wir den Victoria Fall, der außer denselben Namen wie der große Bruder in Sambesi nichts mit diesem Wasserfall zu tun hat. Der nun vor uns liegende Wasserfall verdankt seinen Namen einem Besuch der englischen Königin Viktoria im Jahr 1877. Über zwei Stufen stürzt das Wasser in die eher beschauliche Tiefe. Ein kleiner Fußweg führt vom Parkplatz durch den Wald zu dem Wasserfall hinauf, wer will kann diesen auch bei Niedrigwasser auf der obersten Stufe durchwaten. Da es schon später Nachmittag war, übernachteten wir auf dem Parkplatz, begleitet von unzähligen Mücken und Fliegen.



Montag 25.09.17

Route: Victoria Falls – Clachan
Strecke: 0193 km
Gesamt: 2387 km



Vermutlich weil der Parkplatz, auf dem wir übernachtet hatten, zwischen dem Loch Maree und dem Wasserfall liegt, hatten wir den ganzen KAT voller kleiner Fliegen und Mücken, letztere penetrierten uns auch die Nacht. An richtigen Schlaf war nicht zu denken. Nach dem Frühstück fuhren wir bis Kinlochewe am Loch Maree entlang. Es gab nun die Möglichkeit die kürzere und entspannende Route über

Achnasheen zu fahren, oder die kurvenreichere Strecke, vorbei am Loch Torridon und Loch Kishom, wo wir dann in der Nähe von New Kelso auf die kürzere Strecke stoßen. Die Strecke hatte es mal wieder ins sich, zahlreiche Single Road Track Abschnitte erschwerten ein zügiges Vorankommen, manche Straßenabschnitte waren wieder eine Herausforderung. Anders als auf den Shetland Inseln, wo die Straßen größtenteils geradeaus führten, windeten sie sich nun in unterschiedlich starken Kehren hoch und runter. Entsprechend lange haben wir bis zur Sky Bridge, welche erst 1995 erstellt worden ist, benötigt. Erst gegen 13:30 Uhr haben wir die Brücke erreicht. Das Wetter hatte sich deutlich verbessert, die Sonne hatte sich sehr zu unserer Freude durchgesetzt und auch die letzten Regenwolken vertrieben, die größte Insel der inneren Hebriden empfing uns mit strahlend blauem Himmel.

Negativ war das schlagartige Aufkommen der Reisemobile und Gespanne, welche sich über die A87 Richtung Portree quälten. Mit so viel Verkehr hätten wir um diese Zeit nicht gerechnet, wie mag es hier zur Ferienzeit aussehen?

Unser Ziel war irgendein Platz auf der Trotternish - Halbinsel zu bekommen, wo wir das Motorrad wieder entladen

konnten, um weitere Touren machen zu können. Der erste Platz war auf Grund einer kleinen Holzbrücke nicht erreichbar also fuhren wir weiter in den Norden, Richtung Portree. Ungefähr 10 Kilometer nördlich von Portree befindet sich die 48m hohe Felsnadel Old Man of Stor, eine der bekanntesten Sehenswürdigkeiten der Insel.



Kurze Zeit später erreichten wir den Mealt Falls,



welchen wir aber erst einmal unbeachtet ließen. Es wurde schon dämmerig und wir hatten noch immer keinen Platz zum Übernachten. Das änderte sich aber hinter der nächsten Kurve. In Clachan fanden wir einen geeigneten Platz. Als wir dort ankamen unterhielten wir uns eine lange Zeit mit dem Besitzer des Platzes, er wollte alles über den KAT wissen, wir alles über das Wetter. Es sollte beständig bleiben, ohne Regen. Er schaute extra noch in seine Wetter App.

Eine gefühlte Ewigkeit später entlud ich das Motorrad und wir gingen noch über die Salzwiesen hinauf zur Steilklippe von wo wir eine fantastische Fernsicht über die Klippen von Garrafad haben sollen, so die Information des Besitzers. Wir sollten nur aufpassen, durch den permanenten Regen in den letzten Wochen wäre die Wiese sehr sumpfig, wir müssten uns den Weg eben durch die trockenen Stellen suchen. Der Weg führte ständig bergauf, auf Grund der großflächigen Sumpfgebiete mussten wir teilweise wieder zurück, um an einer anderen Stelle trockenen Fußes einen Weg zu den Klippen zu finden.

Wir schafften es, nach einer Weile standen wir an den Klippen und hatten wirklich einen sehr schönen Blick über das Meer und nachdem wir einige Zeit diesen Ausblick genossen hatten, ging es wieder zurück, immer mit Blick auf den Boden, um keine unnötige Sumpfstelle zu passieren. Trotz aller Vorsicht passierte was passieren musste, ich trat in solch ein Loch und stand dann bis zur Wade im Modder.

Dienstag 26.09.17

Route: Clachan – The Little Minch – Clachan (Krad)
Strecke: 0000 km
Gesamt: 2387 km



Wir fuhren gegen 10:30 Uhr mit dem Krad los und wollten erstmal den nördlichen Teil der Insel erkunden. Den auf der Hinfahrt passierten Wasserfall Mealt Falls war das erste Ziel. Der Wasserfall wird von dem Süßwasser See Loch Mealt gespeist und stürzt sich aus 50m Höhe der Steilklippe Kilt Rocks herunter in das Türkis schimmerndes Nordmeer.

Wir fuhren weiter in den Norden und erkundeten den Strand von Staffin. Die Zufahrt ist eng, für den LKW wäre das nicht möglich gewesen und auch von der Umgebung her gibt es sicherlich schönere Orte zum Übernachten.

Wir wollten die Insel erkunden und fuhren weiter westlich Richtung Dunvegan. Kurz vorher bogen wir nach Norden ab und fuhren in

das beschauliche, aber unspektakuläre Fischerdorf Waternish von wo man Angeltouren auf dem Loch Bay unternehmen kann.

Eigentlich wollten wir uns Dunvegan Castle anschauen, aber der Parkplatz war voller Busse und so richtig Lust da in Motorradkluft durchzulaufen hatten wir auch nicht. Selbst von außen konnte man das Schloss nur durch starke Büsche erkennen, so fuhren wir unwissend weiter nach Neist Point.

Die Strecke dahin wäre für den LKW wieder eine Herausforderung gewesen, mit dem Motorrad war es eine schöne, kurvenreiche Fahrt mit unzähligen Passing Places, die für uns in diesem Moment unbedeutend waren. Nicht aber für einen Lastwagen, der an einem falsch parkenden Wagen auf Grund eines entgegenkommenden Lastwagens nicht vorbeikam. Es dauerte mindestens 30 Minuten bis beide Fahrzeuge millimetergenau aneinander vorbeifahren konnten. Wäre uns das passiert hätte ich es bestimmt vorgezogen bis zur nächsten Ausweichstelle rückwärts zurück zu fahren.



Als wir die kleine Halbinsel Neist Point erreichten war der Parkplatz komplett überfüllt. Ein schmaler und steiler Weg führt hinab zu dem nur 19m hohen Leuchtturm, der auf den 25m hohen Klippen im Jahre 1909 erbaut worden ist. Wir gingen nur solange bis wir den Leuchtturm sehen konnten, wir mussten den gesamten Weg in voller Kluft auch wieder hochlaufen.



Wir fuhren zurück nach Lonmoore und dann der Küste entlang bis wir bei Bracadale wieder Richtung Portree fuhren. Landschaftlich war es zwar schön, aber nicht zu vergleichen was wir bisher gesehen hatten. Wir erledigten noch einige Einkäufe in dem engen Supermarkt bevor wir nach 195 km wieder zum Stellplatz zurückfuhren. Wir hatten beschlossen weiter zu fahren und morgen nach Malaig überzusetzen.

Mittwoch 27.09.17

Route: Clachan – Port Naluchaig
Strecke: 0134 km
Gesamt: 2521 km

Bevor wir heute weiterfahren, bunkerten wir noch Frischwasser und fuhren anschließend auf der A855 weiter in den Norden der Insel. Die Fahrt verlief immer an der Küste entlang. Das Wetter konnte sich nicht einig werden ob es nun sonnig bleiben sollte, oder ob die vereinzelt, dicken mit Regen gefüllten Wolken Ihre Last über uns abwerfen sollten.



Schlussendlich gewann die Sonne und wir kamen nach einiger Zeit an dem 14.Jahrhundert stammenden und verfallenen Duntulm Castle vorbei welches zu dem McDonald of Sleat Clan gehört. Weiträumig war die Ruine, vermutlich wegen Einsturzgefahr abgesperrt. Umso verwunderlicher war es, dass die Umgebung frei zugänglich war und man bis zur Abrisskante der Klippen laufen konnte.

Weiter ging es der schmalen Küstenstrasse entlang. Wir hatten den nördlichsten Punkt schon lange erreicht und fuhren nun auf der westlichen Inselfseite zurück in den Süden. Nach kurzer Zeit passierten wir das Freilichtmuseum Sky Museum of Island Life in Kilmuir. Eindrucksvoll wird in sieben nachgestellten Cottages gezeigt, wie die Menschen auf Sky lebten.

In Uig legten wir dann wieder Teile des Autoverkehrs lahm. Eine sehr enge Kehre zwang uns zu mancher Rangierarbeit und so manchen uneinsichtigen Autofahrer dazu, uns dann nach einiger Zeit widerwillig Platz zu machen. Ansonsten war die Fahrt nicht mehr so interessant wie an der Ostseite der Insel. Nach einiger Zeit kamen wir wieder in Portree an und folgten dann der A87 vorbei an Loch Silgachan und Loch Ainort in den Süden bis zum Abzweig der A851.

Nun war es nicht mehr weit bis Armandale, dem kleinen Hafen von wo wir nach Mallaig übersetzen wollten. Ungefähr 8 Meilen vor dem Anleger wurden wir durch eine Warntafel darauf hingewiesen, dass es irgendeine Störung am Anleger geben würde, genaues wurde auch nicht angezeigt. Wir fuhren unbeirrt weiter, am Hafen stellten wir dann fest, dass dort gerade ein Filmteam mit Dreharbeiten beschäftigt war und nicht alle Bereiche für die Öffentlichkeit zugänglich waren.

Wir wurden direkt aufgefordert uns ein entsprechendes Ticket zu besorgen und da die Fähre erst in knapp zwei Stunden ablegen sollte, besorgten wir uns im nahegelegenen Store noch einige Lebensmittel.

Wieder im Hafen angekommen sahen wir, wie jemand ausgiebige Bilder vom Kat machte. Er war so begeistert, dass er sich sogar unter den Kat legte, um auch dort die Technik abzulichten.

Die Fähre ging mit 35 Minuten Verspätung los. Es war ein chaotisches zuordnen der Fahrzeuge. Zu unserem Kat kam noch ein Bus und einige Reisemobile und nachdem wir unsere Länge und Gewicht genannt hatten, durften wir dann irgendwann auch auf die kleine Fähre.

Ich hatte mir auf der Fähre schon zwei Orte rausgesucht wo wir die Nacht verbringen konnten. Wir folgten erst der A830 bis Morar und bogen dann in die enge Küstenstraße B8008 ab. Der Gedanke dort irgendwo am Strand stehen zu können, wurde durch Verbotsschilder und tief abgehangene Speerbalken, die eine Einfahrt für uns unmöglich machten, zunichte gemacht. Irgendwann erreichten wir am Sound of Sleat einen kleinen Platz. Die Zufahrt war zwar etwas eng, wir schafften es aber ohne Probleme direkt bis zum Sound zu fahren. Ein freundlicher Herr versuchte uns zuerst auf den Arm zu nehmen in dem er uns sagte, dass wir nicht stehen dürften, weil der Platz geschlossen hat. Erst später merkte ich, dass er einen Spaß gemacht hat und wir konnten uns mit Aussicht auf den Sound hinstellen. Wir hatten sogar Stromanschluss was den Batterien wieder mal zu Gute kam.



Donnerstag 28.09.17

Route: Port Naluchaig - Tobermory
Strecke: 0090 km
Gesamt: 2611 km

Die Nacht war sehr windig und verregnet. Mitten in der Nacht bemerkte ich, dass wir keine externe Stromversorgung mehr hatten. Irgendwie dachte ich daran, dass eventuell wieder Wasser in die Kabeltrommel gelaufen sei. Das war schon mal passiert weswegen ich dieses Mal die Kabeltrommel in eine Tüte verstaut hatte. Ich zog mir schnell was über und ging in die windige und nasse Kälte hinaus. Irgendwie hat es der Wind geschafft, die Tüte mit Kabeltrommel so zu

drehen, dass das vom Kat herunterlaufende Wasser in die Tüte fließen konnte, sich diese langsam füllte und einen Kurzschluss auslöste. Ich ließ das Wasser aus der Kabeltrommel laufen und schaltete die Sicherung wieder ein. Mehr Gedanken machte ich mir da eigentlich nicht, zum Glück gab es keinen erneuten Kurzschluss.



Im Laufe des Vormittages kam dann auch tatsächlich die Sonne wieder zum Vorschein, zügig kamen wir auf der A830 bis Lochailort um dort in die enge und anspruchsvolle A861 abzubiegen die uns zum Hafen nach Kilchoan führte. Für die knapp 90 Kilometer bis zum Anleger benötigten wir über drei Stunden. Leider haben wir es nicht rechtzeitig geschafft und

so konnten wir der ablegenden Fähre nur hinterherschauen. Wir hatten folglich reichlich Zeit bis die neue Fähre kam. Der Anleger lag einsam da, keine Kneipe, Geschäft oder Restaurant waren in der Nähe. Nur ein kleines Wartehäuschen und eine öffentliche Toilette waren Anzeichen dafür, dass es sich wirklich um einen Fährhafen handelt. Wir beschlossen daher im Kat einen Kaffee zu kochen. Als ich die Tür öffnete ahnte ich nichts Gutes. Es roch wie in einer Kneipe und dann sah ich die Bescherung. Wir hatten vor der Abfahrt noch eingekauft und ich hatte wohl vergessen das Bier in den Kühlschrank zu legen. Eine Dose Bier fiel dummerweise auf den Boden, wobei ein kleiner Riss entstand und sich das Bier, ähnlich wie bei einem Springbrunnen im ganzen Kat verteilte. Überall klebte der braune Gestensaft an den Möbeln. Zum Glück hatten die Polster nicht viel abbekommen.

Gegen 15:00 Uhr setzten wir dann als die einzigen Passagiere mit der Fähre nach Mull über. Die See war ganz schön rau und der Kat bekam eine ordentliche Seewasserdusche. Nach 45 Minuten erreichten wir Tobermory. Auf der Fähre hatte man uns geraten die Tickets nach Oban direkt im Hafen zu kaufen, weil die Fähre um diese Zeit immer ausgebucht sei. So bekamen wir auch nur noch einen Platz spät abends.

Auf einem freien Platz in Tobermory stellten wir den Kat ab, um ein wenig das Dorf zu erkunden. Bunte Häuser mit kleinen Geschäften prägen das Stadtbild im Hafen. Mitten im Dorf wurde eine Kirche zu einem Café und Galerie umgebaut und hat einen sehr guten Ruf in Bezug auf das Essen. Wir schlenderten durch das Dorf und wurden in einem Seifenladen und einer Coniserie schnell fündig. Am Ortsende liegt die Tobermory Distillery welche über sechzehn verschiedenen Whisky Sorten,



darunter auch ein 42 Jahre alter Single Malt herstellt und vertreibt. Da wir keine Whisky Trinker sind haben wir den Verkaufsraum nur oberflächlich besichtigt.

Leider ist es auf Mull auch so, dass übernachten auf nicht ausgewiesenen Plätzen fast unmöglich ist. Wir hatten vor die komplette Insel über die B8073 zu umrunden. Kurz hinter Tobermory kam ein Campsite auf dem wir die Nacht verbringen wollten. Nach einigen Diskussionen auf welchen Platz wir uns dann stellen sollen, immerhin war der Platz so gut wie leer, spielte uns der Sohn vom Besitzer noch einige Stücke auf dem Dudelsack vor.

Freitag 29.09.17

Route: Tobermory - Benderloch
Strecke: 0214 km
Gesamt: 2825 km

Es hat die ganze Nacht wieder wie aus Kübeln geschüttet wodurch wir früh aufgestanden sind. Unsere Strecke führte zuerst nach Westen quer über die Insel. Warnschilder, die eine Länge von maximal 10 m und ein Gesamtgewicht von 12t auswiesen, hatten wir irgendwie ignoriert. Die Single Road war das anspruchsvollste was ich in diesem Urlaub gefahren bin. Bis zum Loch Carnain ging es eigentlich gut voran, kurz hinter dem Loch aber begann der erste Abschnitt mit unglaublich engen Kehren, die ich teilweise erst beim zweiten



Versuch bewältigt bekam. Kurz hinter Achnadrish folgte dann eine weitere Steigerung an Enge. Ich malte mir schon aus was passieren würde, wenn mir hier ein LKW oder Bus entgegenkommen würde. Für die eigentliche Schönheit der Landschaft hatte ich kaum noch etwas übrig, zu anstrengend war die Strecke für mich gewesen. Hinter Dervaig entspannte sich die Lage um einiges und ich freute mich schon, dass nun das Schlimmste

überstanden sei, aber es sollte noch schlimmer kommen. In Calgary hatten wir von dem legendären Calgary Art in Nature gehört, eine Art Kunstcafé, welches für die hausgemachten Kuchen berühmt sein soll. Wir kehrten extra deswegen dort ein, der Kuchen war hervorragend, der Kaffee hingegen war dermaßen schlecht, dass man den keinen Esel ins Ohr kippen konnte. Die Betreiber waren überrascht, als sie unseren Kat sahen und waren komplett ungläubig, dass wir mit diesem Fahrzeug die Strecke gefahren sind.

Nach der kurzen Rast sollte es weiter gehen, wir überlegten erst noch ob wir weiterfahren oder wieder umkehren, da die Gelegenheit günstig war auf dem großen Parkplatz zu wenden. Schlussendlich machte mich die Verwunderung der Betreiber auch stutzig, wir wussten nicht was noch auf uns zukommen sollte. Aber als uns ein Linienbus entgegenkam dachte ich mir, wo der durch passt schaffen wir es auch. Nach einigen Meilen erreichten wir den eher schmucklosen

Calgary Beach, der Pate für die gleichnamige Stadt in Kanada stand und auch viele Emigranten aus Mull dazu bewogen hat nach Calgary in Kanada auszuwandern. Hier ist auch der einzige Platz wo man noch freistehen kann.



Kurz danach schraubt sich die Straße wieder durch das feuchte Hochland. Die Seitenstreifen sind vermutlich durch den vielen Regen in den letzten Tagen dermaßen aufgeweicht, dass ich es vermied die Straße auch nur annähernd zu verlassen. Zum Glück kamen auch kaum Fahrzeuge vorbei die ein Ausweichmanöver außerhalb der Passing Places erforderten. Nach einigen extremen Kehren fuhren wir an der Westküste entlang in den Süden. Vereinzelte Häuser, die in unmittelbarer Nähe zu den Kehren standen, erschwerten die Bewältigung der Kehren noch zusätzlich. War bisher der Seitenstreifen auf Grund der Feuchtigkeit nicht befahrbar, so gab es in diesem Abschnitt erst gar keinen Seitenstreifen, sondern maximal einen Zaun und ein kurzes Stück Land was einen vor den Klippen schützte. Die Straße führte permanent hoch und bis zu 20% Gefälle wieder runter bis auf Meereshöhe. Nach einer gefühlten Ewigkeit passierten wir den Eas Fors Waterfall, da es aber keine Möglichkeit gab den Kat abzustellen fuhren wir weiter, ohne ihn zu Gesicht zu bekommen.

Der Rest der Strecke war nicht mehr so anspruchsvoll wie die bereits zurückgelegte Strecke. Dadurch, dass wir so lange für diese Strecke benötigt haben sind wir bei Gruline Richtung Salen und von dort die Hauptstrecke bis nach Fionnphort, vonwo die Fähre nach Iona übersetzt, gefahren. Leider mussten wir die gesamte Strecke auch wieder zurückfahren. Die Landschaft war eher Heideähnlich und mit vielen Wasserfällen geprägt.



Rechtzeitig waren wir in Craignure um die Fähre nach Oban zu nehmen. Es war noch Zeit und zuerst dachten wir, dass die Fahrzeuge auf der Spur zur Fähre die im Hafen liegende Fähre nehmen. Erst später stellten wir fest, dass diese Fähre festgemacht hat und nicht mehr fährt, wir reihten uns also auf der LKW-Spur ein und warteten auf die Überfahrt.

Pünktlich kamen wir in Oban an. Es war dunkel und ich hatte nicht vor noch lange nach einem Platz zu suchen weswegen ich mir auf der Fähre zwei in der Nähe und auf der Strecke liegende Plätze ausgesucht hatte. Leider erwies sich der erste als unerreichbar, eine schmale und zugeparkte Straße hinderte uns an

einem Durchkommen weswegen ich das ganze Stück rückwärts wieder zurückfahren musste. Ohne Gegenverkehr und im Hellen wäre das deutlich einfacher gewesen.

Etwas außerhalb haben wir dann einen weiteren Platz gefunden, leider war dieser nicht ersichtlich so dass wir erst einmal daran vorbei gefahren sind. Auf einem Notplatz für Spätankommende haben wir dann die Nacht verbringen können, nicht ohne, dass uns ein freundlicher Mitarbeiter noch mitteilte, dass wir ja am nächsten Tag noch bezahlen müssen.

Samstag 30.09.17

Route: Benderloch - Anwoth
Strecke: 0333 km
Gesamt: 3158 km

Noch am Abend hatte es wieder stark angefangen zu regnen. Da wir erst spät ins Bett gegangen waren, sind wir morgens auch entsprechend spät aufgestanden. Während ich den Kat startklar machte fing es wieder wie aus Eimern an zu schütten. Langsam reicht es, dachte ich und verstaute ein wenig sauer die Sachen im Kat.

Eigentlich könnte man bei diesem Wetter einfach die schnellste Route auswählen und zusehen, dass man den Hafen erreicht. Wir wollten aber noch unbedingt am Loch Lomond vorbei und dann ein wenig die Westküste runter bis zum Galloway Forest National Park fahren, um irgendwo da unten einen Platz zum Übernachten zu finden.



Auf der Fahrt zum Loch Lomond haben wir uns am Loch Awe noch kurz die Saint Conans Kirk angeschaut. Der Bau der Kirche wurde 1881 begonnen aber die komplette Fertigstellung fand erst im Jahr 1930 statt.

Mittlerweile verdrängte die Sonne immer wieder mal die Regenwolken, aber als wir am längsten See Schottlands, dem Loch Lomond angekommen waren, öffneten sich wieder alle

Schleusen. Zu einer kleinen Wanderung hatten wir nicht die geringste Lust, irgendwie ging uns der Regen zwischenzeitlich aufs Gemüt. Wir fuhren also weiter Richtung Irvine und mussten einen kleinen Umweg fahren, weil merkwürdiger Weise auf der Hauptroute nach Ayr eine Brücke nur 11,8 Fuß hoch war. Ob die sich nun nur verschrieben haben wollte ich erst gar nicht testen und so fuhr ich einfach durch Irvine durch.

Die weitere Strecke zum Galloway-Forest-Nationalpark war kurvenreich, verregnet und zog sich irgendwie wie ein Kaugummi. Das einzig aufregende passierte in der Nähe vom Flughafen Glasgow, als ein kleiner Wagen versuchte mir die Vorfahrt zu nehmen.



Wir übernachteten in einem Caravan Park wo die Hunde der Gäste rote Schleifen und leuchtende Halsbänder tragen. Alles streng geregelt, vermutlich gibt es auch Wartemarken für Toilette und Dusche. Immer wenn ich auf solchen Plätzen stehen muss bin ich froh, wenn ich morgens wieder weg bin. Der Platz war eng und ich überlegte abends schon wie ich morgens am besten rauskam.

Sonntag 01.10.17

Route: Anwoth - Hull
Strecke: 0377 km
Gesamt: 3535 km

Wie sollte es anders sein, die Nacht hat es komplett durchgeregnet. Würden wir auf einer Wiese stehen wären wir bestimmt einige Zentimeter eingesunken. Der Boden schafft es nicht mehr die ganzen Wassermassen aufzunehmen. Den Platz konnte ich nur rückwärts verlassen, was aber auch keine besondere Herausforderung war. Zügig ging es nun weiter Richtung Hull und schon nach kurzer Zeit hatten wir wieder englischen Boden unter den Reifen.

Unterwegs hatte ich nochmal nach dem Motorrad geschaut und Zeit für einen Kaffee, der um Welten besser war wie in Calgary auf der Insel Mull.

Gegen 17:00 Uhr waren wir dann am Fährhafen in Mull. Wir checkten ein und zu meiner Verwunderung wurden uns 54€ gutgeschrieben. Auf meine Nachfrage weshalb wir das Geld zurückbekommen konnte man mir keine Antwort geben. Und ich wollte auch nicht weiter nachfragen.

Mit dem Fahrrad voraus fuhr ein Einweiser und zeigte uns unseren Platz für den Kat im Bauch der Fähre. Wir gingen schnell in unsere Kabine, aßen noch eine Kleinigkeit und ließen den Abend im Irisch Pub ausklingen.

Sonntag 02.10.17

Route: Hull – Rotterdam – Köln
Strecke: 0309 km
Gesamt: 3844 km

So ruhig wie die Hinfahrt war es bei der Rückfahrt nicht. Trotz Tabletten, die Annette eingeworfen hatte, ging es ihr nicht sonderlich gut. Das sollte sich aber nach dem reichhaltigen Frühstück schnell ändern zu dem wir trotz der Uneinigkeit, nach welcher Zeit es Frühstück geben würde, pünktlich erschienen.

Der Rest war wie bei jedem letzten Tag im Urlaub, einfach nur Kilometer machen, um nach Hause zu kommen.