

Brave Heart Biker 2009- Lowlandstour

Hallo Gemeinde,

wie schon 2008 möchte ich auch von unserer Tour 2009 berichten. Es ging durch Newcastle, Cumbria, Lowlands (Bladnoch), Loch Lomond, Edinburgh und zurück nach Newcastle! Ich hoffe, ich habe wie 2008 euren Geschmack getroffen.

Durch die Bens und Glens der Lowlands

1. Tag

Es war Sonntag und es war der 13. Tag im September. Eigentlich ein Tag viel zu feucht und dunkel um eine Reise zu beginnen. Doch die Vorfreude wärmt die Herzen und die Erwartung erhellt die Seele. Die Vorfreude hieß Schottland und die Erwartung hieß 1000km kurvigem Motorradfutter!

Hochkonzentriertes Packen und Verpacken der Accessoires, gewissenhafte Kontrolle der beweglichen Motorradglieder und visuelle Inaugenscheinahme der „Schlappen“ liegen hinter uns.

Begonnen hat alles im letzten Jahr. Dort wurde nach der ersten Brave Heart Biker Tour in die Highlands sofort die 2. Tour geplant. Doch das liegt alles schon lange zurück. Jetzt wollten wir die Luft von Ijmuiden, den Fährhafen unserer Überfahrt riechen.

Pünktlich können wir um 11:45h den Treffpunkt in Marl-Frentrop verlassen und uns zu Fünft auf den Weg machen, die Nummer sechs noch vor der Autobahn einzufangen. Der Wind bläst uns leicht von West an und sprüht seinen feuchten Atem auf die Visiere unser Helme. Die Reifenprofile schieben die feuchten Hinterlassenschaften der Wolken von der Fahrbahndecke und malen im Dunst der Auspuffnebel kleine Fontänen. Es ist nicht immer leicht im Regen zu fahren doch wir ignorieren das Nass; ein Jeder ist den Umständen nach gemäß gekleidet und auf die Erfahrung von zig Regenfahrten kann man ebenfalls zurückgreifen. So what!

Der Schorsch erwartet uns auf der B58. Das komplette Team fährt zu einem letzten Stopp an die Tanke dann geht es auf die A3 Richtung Holland. Wir kämpfen uns durch eine gleichbleibende Verkehrsdichte und kommen hinter Utrecht in einem zähen Stau, der mir als Triumph Fahrer mit rot leuchtender Reserveanzeige allmählich Ängste bereitet. Mit Müh und Not schleppe ich mich zur nächsten Tankstelle. Schnell noch die Taschen voll Stophoest Red Brand, die weltbeste Dropsrolle, gesteckt und schon geht es weiter. Bei der Einfahrt Richtung Hafen erwarten uns wieder die lauernden Radarfallen. Wir kommen ohne Foto ins Hafengelände und steuern den Fritten Stand an. Das ist Tradition. Tradition ist auch der



obligatorische Möwenschiß auf Markus!

Für Markus ein absolutes Unglück, für uns ein Schmunzeln wert. Besonders als er die Anhäufung von Möwendung mittels Tempo in die Breite reibt und dabei die kontaminierte Fläche vervierfacht!

Es gibt Kibbeling, Fritjes und Matjesbrötchen.

Pünktlich um 15:30h werden wir nach dem Einchecken und der Passkontrolle in die Wartezone des Lademeisters der Fähre gewunken.

Wir fahren durch den offenen Rachen der Fähre KING OF SCANDINAVIA auf das Zwischendeck 43, Backbord.

Wir laden ab und rödeln die Maschinen mit schmierigen, öligen Spannbändern an die Sicherungsleinen fest. Die Hose hält, trotz extremer Bücklage den Anforderungen stand.



Uili sprintet derweil auf Deck 9 und reserviert resolut die 6 Panoramasessel für uns.

Schnell umziehen, ab in den Store und her mit einer Palette Grolsch. Gemeinsam leeren wir eine Dose nach der anderen und freuen uns auf den folgenden Tag. Mini-Salamis kreisen von Mann zu Mann und nun kommen auch nussiges und schokoladiges Hüftgold hinzu. Der Wind spielt sein klagendes Lied mit den Aufbauten der Fähre und der Motor begleitet ihn rhythmisch stampfend. Langsam schließt sich der graue Vorhang

der Dämmerung und nur die Lichter der auf dem Meer treibenden Schiffe dienen der Orientierung.

Die Helden werden müde und obwohl noch eine Lage Grolsch auf den Tisch landet, verabschiedet man sich in die Koje. 4 Mann in Kabine 255, im tiefen Bauch der Fähre und 2 Mann in Zimmer 834, hoch über den Wasserspiegel!

Vom Berthold in Marl Frentrop bis zum Hafen von IJmuiden wurden 231km zurückgelegt. Das Wetter war bedeckt, mit vereinzelt Sprühregen. Keine Vorkommnisse.

2. Tag

Durch die mit menschlichen Dünsten verdichtete Kabinenluft schlängelt sich ein dürres Wesen in der Viererkoje abwärts von der Backbordseite, federt kurz auf dem Boden und stolpert über die Leder und Kevlar Bekleidungsstücke, die am Boden herum vegetieren. Das rauchende Strichmännchen Schorsch sucht den Weg nach draußen, um seine Sucht zu befriedigen. Nach und nach kommt Leben in die Koje und die kurz vor dem Erstickungstod stehenden Biker verlassen nach kurzer Katzenwäsche ihre Lagerstätte und streben zum Frühstückraum. Kaffee und der tropfengeschwängerte Fahrwind malen rote Flecken auf die Gesichtshaut. Backbords sieht man in der Dämmerung die Küste von Nordengland aus dem Nebel wachsen. Eigentlich ist es recht still auf dem Sonnendeck, nur ab und zu blökt eine Möwe ihren Kampfschrei durch die Abgasfahne der Fähre. Es riecht nach Kaffee und Toast, nach Bacon und Wurst; das „full english breakfast“ hat uns wieder.

Die Positionslichter der Hafeneinfahrt von Newcastle upon Tyne, von den Römern Pons Aelii genannt, erscheinen aus den Regenschleiern und die Fähre gleitet majestätisch am Standbild von Admiral Cuthbert Collingwood, dem Stellvertreter von Horatio Nelson vorbei, welches vor dem alten Kloster von Tynemouth die Hafeneinfahrt bewacht.

Wir begeben uns nunmehr zum Deck 43 um unsere Stahlrösser von den Spannbändern zu befreien. Wir verlassen den schwimmenden Stahlkessel durch den Anus. Es klappt perfekt und alle erreichen unbeschadet die Passkontrolle und die Sammelstelle vor der „Höllenfahrt“ durch das Stadtmonster Newcastle.

Newcastle empfängt uns mit Nieselregen! Schon früh bemerke ich die Diskrepanz zwischen meiner Roadmap und der Realität und hängele mich am Nordufer des Tyne Richtung Zentrum. Toll, der Tyne Tunnel ist Baustelle! Shit happens, also weiter Richtung Zentrum. Wir sehen nun die St. Nicholas Kathedrale vor uns und schwenken links auf die Tyne Bridge. Am linken Ufer glänzt die prächtige Sage Konzerthalle im Nieselregen doch uns treibt es nur Richtung M 1 South, um die „Mutter aller Verkehrssünden“ zu verlassen.

Die M 1 ist gut zu finden; wir lassen uns gemächlich Treiben und schon bald erreichen wir die Ausfahrt 63, Chester-le-Street. Es geht über die A693 an Stanley vorbei nach Consett. In der mit Kreisverkehren, Ampeln und auffahrenden Autos gesättigten Umgebung verlieren wir den Markus, der wohl kurz eingeknickt war.

Er findet uns wieder, schweißnass mit Handy am Ohr an der Seitenlinie stehend. Well done, Markus.

In Consett ist das Dörfchen Stanhope ausgeschildert und endlich verlassen wir die Vorort von Newcastle und das sogenannte „Rückgrat“ Englands, die Pennines grüßt aus dem wolkenreichen Horizont. Es geht nun auf einer schmalen, jedoch mit gutem Belag versehenen Strasse, vorbei am 487m hohen Pawlaw Pike, über das Hochmoor. Immer in Armlänge von den obligatorischen Schafen entfernt. Hinter jeder Kurve, in jedem „hidden Dip“ erwartet uns ein potentiell in Schafsfell gekleidetes Hindernis.



Die „tolle“ Sicht, die wir beim Durchfahren von tief liegenden Wolken haben trägt ungemein zu einer Gänsehaut bei. Ich erinnere mich an alte Edgar Wallace Filme auch wenn jetzt Miss Marple aus dem Nebel auftauchen würde, wäre das keine Überraschung. Kurz vor Eggleston finden wir in einem nassfreien Zeitfenster Gelegenheit, unsere Blasen ein wenig zu entlasten.

Wir erreichen Barnard Castle, ein 5000 Einwohner schweres Städtchen kurz vor dem westlichen Ausläufer der Pennines, den Yorkshire Dales (Dales = Täler). Am Marktplatz wird Halt gemacht und Kaffee getankt. Ich habe noch zwei herrliche Käsewürste, die mir Martina in den Rucksack gepackt hat und so schiebe ich Krad-Wache und spüle die Würste mit Aldi-Kraftmalz runter.





Von der Strasse runter trauen wir uns nicht. Die Warnung: MINESHAFTs prangt deutlich sichtbar am Strassenrand. Und wer will schon in so einem überwachsenen alten Minenschacht fallen! In dieser Karstlandschaft gab es tatsächlich Bleiminen, die die Römer genutzt haben.

Weiter geht's über den River Greta, die Strasse mit unzähligen Halteverbots Pylonen versehen, vorbei an einem Festzelt, die erste Serpentine hoch Richtung West Hope, wo wir etwas Luft holen, Schorsch eine Zigarette

durchzieht, Uli sich dem Obst hingibt und die anderen Fotos machen. Aus dem Dunkeln der Heiderandzonen flatterte uns... oder besser mir als Gruppenerster... schon mal die eine oder andere „Grouse“ entgegen. Leider habe ich sie alle verfehlt. Moorhuhnbrust.. vielleicht mit Preiselbeeren... ?

Weiter geht es durch das Heideblumen gesäumte Atkengarthdale bis Reeth und dann durch das Swaledale. Swaledale ... nicht nur phonetisch eine Wucht, sondern auch visuell ein Highlight. Die Schafe haben hier schwarze Köpfe und grüßen recht freundlich von der Seite. Die meisten aber gammeln so vor sich hin. Vor Thwaite finden wir den Abzweig nach Hardaw und erreichen so die A684 durch das Garsdale. Die Zivilisation hat uns wieder.



Der Regen bleibt im Hochmoor stecken und wir können nun mit unbeeinträchtiger Sicht die typischen britischen Steinmauern entlang der Sträßchen bewundern. Schnell noch die Boliden getankt und ein wenig Schoko, dann geht es weiter.

Wir erwarten den ersten Pass des Tages. Schon kurz vor Kendal schieben sich die Cumbrian Mountains aus dem Karst und am Horizont erahnt man die Pässe, die durch die 800m hohen Berge führen.



Kendal und Windmere heißen die Städtchen, die sich an die A591 lehnen. Wie alle Städtchen auf der Insel wirken die Häuser wie mit Naturstein verklindert. Sehr gepflegt und sauber, leider auch etwas schmucklos wachsen die Strassen und die Gärten durch die Ortschaften und die gedrungenen Wehrkirchen wirken wie Bergfriede alter Burgen aus dem Mittelalter. King Arthur läßt grüßen! Windmere liegt am See und als dieser aus der Erdkrümmung emporstieg vermeinte unser Hr. Uli den Atlantik zu sehen.

Zu früh, erst morgen erwarten wir die Nordwestküste der Insel. Von der A591 streben wir nun ungehemmt die A592 gen Kirkstone Pass. Freundlich winkt uns der 950m hohe Helvellyn von links zu und schon atmet uns der hügelige Kirkstone Pass ein.

Der Himmel schält sich derweil aus seinem dicken Fell und verheißt uns für morgen gutes Wetter. Wir steigen in die kurvigen Serpentin und schon erwischt es den ersten von uns! Eine bockige Ducati verschluckt sich in einer linken Haarnadelkurve bergauf und der den Linksverkehr hassende Fahrer fällt förmlich gegen eine steinerne Begrenzungsmauer und klemmt sich zwischen Stein und Maschine ein! Unser Lumpensammler, der letzte der Gruppe, schafft es gemeinsam mit einem vorbeikommenden Jeep-Fahrer unseren Schorsch aus seiner misslichen Lage zu befreien. Der braucht jetzt erstmal eine Kippe, bevor er sich wieder auf sein Stahlross traut. Die bisherige Strecke war für Campingfahrzeuge und Busse gesperrt so staunen wir, als plötzlich links eine Mine aus den Felsen hervorspringt und deren abgebaute Innereien werden wohl nicht von Mulis sondern eher von Trucks transportiert! Tolle Trucks, wir haben hier eine Steigung von 20% bei einer Straßenbreite von geschätzten 3m!!! Da möchte ich nicht ohne Atemschutzmaske hinter so einem Truck kleben.

Während die meisten von uns die herrliche Aussicht auf dem Ullswater See beim Überfahren des Passes bei Hartsop genießen, biegen Uli und Markus den abnorm verformten Schalthebel vom Uli wieder gerade. What happened? Uli weiß es nicht und es ist auch nicht mehr wichtig, da der Hebel nun wieder in Form ist. Wir erreichen den Ullswater und genießen sein



stimmiges Ufer. Lustig sind die Warnschilder, die überall an den Mauern und Bäumen in Siedlungsnähe angebracht sind: Attention, red Squirrel (Achtung rote Eichhörnchen). Was wir nicht wussten, ist, dass das rote Eichhörnchen wegen einem Virus vor dem Aussterben bedroht ist und überall geschützt ist.

Wir folgen den Ullswater noch ein paar Meilen, lassen uns von einem alten Renault die Atemluft verpesten und entern in korrekter Reihenfolge die Stadt Penrith, das Tor zu den Cumbrian Mountains.

In unserem B&B, das Caledonian Guest House werden wir freundlich empfangen, satteln ab, waschen uns und verduften in die City der Kleinstadt um Wasser und Brot aufzunehmen. Ab durch die Strassen des schönen Städtchens. Chinese and indian take away shops säumen die Strasse, deren gelb-schwangerer Duft zäh durch unsere Nasen treibt. Uns treibt der Durst und der Hunger auf european food... na eher der Durst. Die erste Wahl der Gaststätten hat natürlich zu! Es ist ja Montag! Auf der anderen Strassenseite wartet die zweite Wahl auf uns, der Pub „Board and Elbow“.



Die Bedienung am Tisch untermauert den Begriff „Zweite Wahl“ Eher unfreundlich wird unser Uli gebeten, die Cap mit schottischer Fahne doch bitte abzusetzen. Angst vor renitenten Engländern? Keiner weiß warum. Wir verdrücken ein paar Burger und es werden die ersten Runden geschmissen. Order natürlich an dem Tresen, da Flüssiges nicht am Tisch bestellt werden kann. So saufen wir uns nach und nach lustig und als wir lustig sind ist auch die Bedienung lustig. Was ein gutes Geschäft so alles bewirken kann! Rechtzeitig bevor der Kopf glüht lustwandeln die Biker zurück zum Guest

House, wo man gesättigt in die Falle fällt.

Vom Hafen der Fähre bis zum Guesthouse haben wir 253km zurückgelegt. Das Wetter war diesig mit Sprühregen, besserte sich aber am Nachmittag. Die Straßen waren gut.

3. Tag

Ich bekomme meine bisher größte Wurst zum Frühstück! Das war schon grenzwertig! Das Spiegelei ist durchgehend weiß, das Eigelb verbirgt sich hinter einer Deckschicht aus gutem englischen Oil. Die beans schmecken jedoch vorzüglich und beginnen sofort mit der Produktion von Treibgasen; die Pilze... na ja, ich habe sie besser liegen gelassen. War aber zu überleben, da keiner der Konsumenten ausgefallen ist. Das Wetter ist toll, unsere Maschinen sind mit cumbrischen Frühltau geschmückt, so dass wir die Sitzbänke trocken reiben müssen. Noch einen Blick auf die Karte und wir verabschieden uns von Ian und Sue Rhind, die sehr freundlich und zuvorkommend waren.

Die A66 zielt auf den 868m hohen Blencathra und wir sind überwältigt von dem romantischen Ausblick. Die Wokenfetzen streicheln die Bergkuppen, die Hänge glitzern im Morgentau und spiegeln die ersten hellblauen Flecken des Himmels wieder. Keswick wird durchfahren, eine Kleinstadt für Touristen, leider ein wenig blass aber die Nähe zu den touristischen Highlights der Region, den Seen des Lakeland Districts ist offenkundig.



Der See Derwent Water glitzert in der Morgensonne, ein paar Enten schwimmen so vor sich hin und die Bäume am Ufer verneigen sich vor den gewaltigen Bergen. Uns treibt es Richtung Hornister Pass, vorbei an Seatoller. Auf den silbrigen Wiesen grasen braune Kühe vor wuchtig wirkenden fast schwarz erscheinenden Bäumen. Noch immer dampft es aus den Seitentälern der Berge und so wird die im Vollbesitz ihrer kompletten Größe aufgehende Sonne durch die Dunst Schlieren in ihrer Strahlkraft sanft gemildert. Heiligs´Blehle!!! Wir kriechen den

Pass hinauf und genießen die warmen Sonnenstrahlen. Herrliche Wildnis, herrliche Strassen. Die Berghänge haben ihre grünen Mäntel umgelegt und die Straßenbauer haben Mäander-Muster auf ihre Haut gezaubert.

25% Steigung und Gefälle!!!! Da jauchst und jubelt der Biker. Immer auf der Acht von vagabundierenden Schafen und entgegenkommenden Fahrzeugen lassen wir uns die 25% runter treiben. Vom vielen Fotografieren verliere ich meine Sommerhandschuhe an einer Felsenspalte... egal, dann eben



ohne. An dem nächsten Halt wird sich das Futter aus den Jacken und Hosen gerissen. Kurven = Schweiß! Berthold peitscht seine BMW nach vorne und genießt den Kick beim Einsteigen in die Haarnadelkurven. Markus und ich üben uns in Fotografieren und Uili testet ein Online(drive)-Foto-Shooting vom Tankrucksack.



B-fünf-zwei-acht-neun,
man was tuen wir uns freun!

Buttermere wartet auf uns und natürlich der See Crummock Water! Die Farbenpracht ist unbeschreiblich. Unendlich viele Grün-, Gelb- und Brauntöne. Und fast noch Rottöne, da ich beim Überholen der Gruppe ein Schaf mit meinen Fußrasten an den Flanken kitzle. Wir fahren durchs Lorton Vale. Eine schöne Teerdecke, 4m breit und mit gefühlten 4m hohen Steinwällen und Dornenhecken unmittelbar daneben. Wenn da einer reinfällt, dann ist die Fahrt zu Ende! Cockermouth wird erreicht. Wir sind nun gefährlich nah an dem Nuklear Dämon Sellafield:

Hier kommt ein interessanter Zwischenbericht über Windscale, bevor es weiter geht.

Fast eine atomare Katastrophe,

vor 50 Jahren entging England nur knapp einer atomaren Katastrophe: Der Reaktor in Windscale - wie die Sellafield-Anlage im Nordwesten des Landes damals genannt wurde - erhitzte sich derart, dass er zu brennen anfang. Eine Explosion konnte verhindert werden. Doch der Störfall gilt seitdem als der erste schwere Reaktorunfall in der Geschichte.

Von Silke Engel, ARD-Hörfunkstudio London:

Wenn sich Tom Tuohy an den - wie er selbst es nennt - "wichtigsten Tag seines Lebens" erinnert, beginnen die Augen des 87-Jährigen nervös zu flackern. Als das Drama passierte, war er stellvertretender Werksleiter von Windscale. Er hatte gerade Urlaub, als ihn der Hilferuf ereilte: "Ich war zu Hause, als mein Vorgesetzter mich ins Werk bestellt. Er sagte nur kurz: Reaktor 1 brennt, kannst du schnell kommen? Da stieg ich sofort ins Auto."

Um die Temperatur zu drosseln, sollten Ventilatoren Luft in den Grafitblock blasen. Dort, wo Uran in waffenfähiges Plutonium verwandelt wird. Tuohy wusste: Würde der 2000 Tonnen schwere Klotz Feuer fangen, drohte die ganze Anlage in die Luft zu gehen - wie eine riesige Atombombe.

Die kalte Luft aber brachte nichts, es brannte weiter. Die Geigerzähler an den Schornsteinen schlugen Alarm, erinnert sich Tuohy. Er klettert selbst in einen Wartungsschacht, um nachzusehen. An sein Leben dachte er in dem Moment nicht: "Ich brauchte keinen, der sagte: Genug jetzt. Ich musste so lange bleiben, bis der verdammte Reaktor wieder unter Kontrolle war." Doch die Flammen loderten weiter - und sie sorgten für eine unglaubliche Hitze, an die 1300 Grad. Mit flüssigem Kohlendioxid wollten Tuohy und seine Leute das Feuer stoppen. Am Ende half Wasser, eine gefährliche Löschaktion wegen der immensen Explosionsgefahr. Keine Evakuierung, nur Sperrzone

Was in diesen dramatischen Stunden tatsächlich ablief, erfuhren die Briten erst 30 Jahre später - aus Angst, der Störfall könnte die atomare Partnerschaft zwischen England und den USA gefährden. So wurde damals lediglich das Werksgebiet zur Sperrzone erklärt, und die örtlichen Medien verbreiteten das Verbot, Milch aus der Region zu verkaufen. "Die Bauern sollten ihre Kühe trotzdem melken", erinnert sich Tuohy. Denn wie hätte man "den Tieren erklären sollen, was Radioaktivität bedeutet".

Eine Evakuierung der britischen Bevölkerung hielt die Londoner Regierung damals nicht für nötig. Nach offiziellen Schätzungen starben bis zu 40 Menschen an den unmittelbaren Folgen des Unfalls. Ehemalige Mitarbeiter wie Tom Tuohy erkrankten mehrfach an Krebs.

Überhaupt traten rund um Windscale deutlich mehr Leukämiefälle auf als im Landesdurchschnitt. Heute weiß man zudem, dass mindestens doppelt so viel radioaktives Material freigesetzt wurde, als man noch vor 50 Jahren annahm. Zu dem Ergebnis kommen jüngst britische Forscher, die die Unterlagen von damals erneut überprüft haben.

Kurz nach dem Störfall wurden die Reaktoren in Windscale versiegelt, stillgelegt und die Anlage umbenannt. Heute heißt dieser Ort Sellafield. Doch auch unter neuem Namen sorgt das Gelände für Aufsehen: Zwei Wiederaufarbeitungsanlagen gerieten wiederholt in die Schlagzeilen, weil sie den Atommüll einfach in die Irische See kippten.

Schnell auf die A595 Richtung Süden! Wir cruisen auf einer gut ausgebauten Schnellstrasse durch die Mittagshitze. 3 Minuten hinter einem Abfalltransporter, der recht forsch überholt wird und den Rest der Strecke vor jenem abscheulich stinkenden Laster. *Leider nicht alle der Gruppe*. Da kamen 3 nicht vorbei. Sie holen uns vor Carlisle ein und ihre weißen Gesichter glänzen in der Sonne. Außerdem weht so ein typisch britischer Waste-Wind aus ihren Kleidern. Jetzt schnell Carlisle passieren und ab bei Gretna Green über die Grenze nach Scotland.



Wir sind auf der A75 und befinden uns vor Dumfries. In diesem Örtchen drehen wir ein paar Ehrenrunden, da ich als Führer der Gruppe die A711 nicht finde. Wir wollen noch unbedingt eine Führung in der Bladnoch Distillery machen, so geben wir Gas und fliegen über die schön ausgebaute Strasse

Richtung Dalbeattie. Auch Dalbeattie wird geschluckt, wir bleiben auf der 711 und genießen den Ausblick auf die Auchencairn Bay. An der alten Dundrennan Abbey wird eine Foto Pause eingelegt.

Da mich die sanften dunkelgrünen Hügel des Bezirkes Galloway faszinieren, fahre ich vor und suche Motive. Diese wunderschöne Ruhe und Ausgeglichenheit der Täler, Hänge und Bergkuppen wird durch die grasenden Galloway Rinder verfeinert, die ihre dunkelbraunen und hellbraunen Felle gleich einem Natur-Designer in die Landschaft integrieren. All diese Pracht wird majestätisch von halbhohen Steinwällen und Buschzeug umarmt. In diesen schönen Momenten verstrickt, breche in einen Viehtrieb ein, der gerade seinen Anfang nimmt. Der freundliche Bauer läßt mich passieren und ich treibe immer noch „Gedanken schwanger“ die A711 Richtung Kirkcudbright entgegen. Plötzlich blendet mich die silbrig glänzende Kirkcudbright Bay, die aus den Büschen am Wegesrand ihre strahlenden Blitze auf mich wirft. Ehrfürchtig halte ich an und genieße den Ausblick auf die St. Mary's Isle, die gleich einem Fingerhut die Mitte der Bay einnimmt und hoch am Himmel schlagen die Engel die Pauken und 1000 Kastagnette klimpern ihre Melodie dazu. Freudetrunken schwenke ich mein Haupt und sehe gerade noch, wie der alte Traktor des Viehbauern in einem Seitenweg verschwindet und hinter geschätzten 20, auf die Asphaltstraße daher klappernden Rinder, meine Freunde ihre Maschinen im Schritttempo nach vorne führen. Nach ein paar Atemzüge, die Schorsch mit ein wenig rauchendem Tabak würzt, treiben wir auf die A75 zu, die uns auf waldreicher Strasse Richtung Gatehouse of Fleet und dann weiter nach Newton Steward auf



ihren harten Asphaltschultern führt. Der klotzige Wohnturm des 600 Jahre alten Carsluith Castle bedroht uns rechts am Straßenrand und streckt uns seine grauweißen Zähne aus Granit entgegen. Wir cruisen weiter, da kann uns auch das am Castle angeflanschte Café nicht locken! Links liegt die Wigtown Bay und die Baldoon Sands, deren sandiges Watt eine große Anzahl durcheinander schnatternder Vögel beherbergt. Mit der A714 erreichen wir auch den alten Pilgerweg, der zur Whithorn Abbey führt. Und der führt uns straight on nach Wigtown. Sozusagen als moderne mobile Pilger erreichen wir das Ziel der Träume: Bladnoch! Dis herrliche Bladnoch Inn steht an der Kreuzung und überragt mit seiner nostalgischen Schönheit alle weiteren 10 Häuser, aus denen Bladnoch besteht.

Gegenüber reckt sich die Bladnoch Distille empor und winkt mit leichtem Säuseln: Come on, come on, come on...

Doch erst mal einchecken und umziehen. Die Erwartung treibt uns an und so dauert es nicht mehr lange und wir stehen im Eingang der Distillery für ein Gruppenfoto. Auf leisen Sohlen schleicht sich ein weißhaariger Charakterkopf in unsere Mitte und lächelnd begrüßt er uns mit einem freundlichen: Hey guys, from what football club do you come? Natürlich sehen wir aus, wie eine Abordnung der Celtic Glasgow supporter, haben aber die

Aufschrift: **Brave Heart Biker!** Unmißverständlich erkläre ich Raymond Armstrong (ich habe natürlich den Manager erkannt!), dass wir nur aus dem Grund die lange Tour nach Bladnoch gemacht haben, um den besten aller Single Malts an seinem Entstehungsort zu kosten (*da habe ich ein wenig dick aufgetragen*). Verständnissvoll lächelnd sagt er nur: Do you have time? Yes, we have... und vergnügt trotten wir mit, hinter seinem Wohnhaus her, an



einem riesigen Haufen Schrott vorbei zu den mächtigen Warehouses, die wie riesige Hallen am River Bladnoch aufgereiht sind. 60.000 Fässer von Aberlour bis Tomintoul lagern hier und streben ihrer Reife entgegen. Raymond öffnet das erste Warehouse. Wir sehen Fässer neben Fässer, zu dritt gestapelt. Raymond schickt mich zur besseren Übersicht auf die oberste Fassreihe und ich versuche dort oben einen Teil des Angle Share wegzuschnüffeln... herrlicher Geruch!! Im 2. Warehouse sehe ich frische Fässer von Mortlach und

die herrlichen Hoggis von Tomatin, die mit ihrem hellblauen Deckel dem ganzen eine künstlerische Note geben. Wir sehen die kommerzielle Lagerung von Loch Lomond Fässer, die aufrecht stehend auf Paletten angeliefert werden, mit der Öffnung im Deckel. Im 3. Warehouse (es gibt 9) treffen wir 2 Mitarbeiter. Erst nachdem Raymond uns als Biker Club geoutet hat dürfen wir passieren, der Stillman ist ein Rangers fan und der schaute schon mißmutig auf unsere Celtic Farben!



Wir sehen herrliche Fässer (Wine Cask) aus der Isle of Arran Distillery, deren Schönheit total beeindruckt. Sauber und frisch abgeschliffen stehen sie zur Nachreifung bereit. Die Fassdeckel mit weichem „Lockholz“ umrandet, welches der holzfressende Käfer Fraktion als Futter dienen soll. Raymond gibt uns einen ordentlichen Dram (eher einen halber Liter) von diesem zur Nachreifung bestimmten Arran Malt. Man schmeckt die Jugend des Malts aber trotzdem ist der Brand weich und sehr malzig.

Frischer süßer Kuchenteig. Wir schauen uns noch an, wie die ersten Fässer in den Spirit Receiver entleert werden und werden dann von Raymond, der sich einen Meßzylinder und einen Snifter besorgt hat zu dem vorderen Teil der 1. Warehouse geführt. Raymond erklärt uns den Unterschied zwischen Barrel, Hoggi und Butt. Und dann greift er zum goldenen anbetungswürdigen Gezähe der „Frieden und Gabenbringer, das ultimative Ziehwerkzeug, den „Fassentkorker ewiges Leben dem Erfinder und mittels eines kleinen aber harten Hammerschlages öffnet er das Loch der Hingebung. Der Messing Flüssigkeitsheber senkt sich in das Nass und entnimmt so dem Fass 2608 - ein '92ziger Bladnoch aus dem Butt - eine Blutprobe und das flüssige dunkle Bernstein leuchtet aus dem Meßzylinder und alle wollen nun Krankenschwester sein, um dieses „Blut“ einer eingehend oralen Untersuchung zu unterziehen. So lassen wir den 17 Jährigen Brand langsam über die Zunge gleiten und obwohl der Riechkolben schon betäubt danieder liegt, können die Papillen der Zunge die immense Aromenvielfalt zum Gehirn melden. Die flüssigen „Rosinen“ tragen wir nun mit uns herum - dazu kommt noch das einzige Nosing Glas (natürlich voll), das Raymond im Warehouse gefunden hat – und das alles gleicht einer Prozession mit Heiligenstatue, den Meßzylinder vorne weg getragen und die Gemeinde der Whiskyfreunde folgt in Reihe gebeugten Hauptes. Und schon passiert das Unvorhergesehene!! Raymond, unser Priester, öffnet ein weiteres Butt und wir wissen nicht wohin mit dem Viertel Liter im Meßzylinder.....? Zurück gekippt und her mit dem nächsten Stoff! War das vorherige Butt ein Firstfill, so sehen wir nun ein Secondfill und gleich dem Urin eines glücklichen Zechers sprudelt der Malt in den Meßzylinder und wischt mit seiner hellgelben Seele die Reste seines farbigen Bruders von den Wandungen des Glaskörpers. Oh, was mundet der helle Bruder trocken und pikant!! Nach der Sherry Dröhnung erwartet uns nun ein reichlich rauer, leicht scharfer Malt, der Röstaromen, etwas Rauch und Toffee sein eigen nennt. Wir verlieren nun etwas an Gleichgewicht und auch der fehlerfreie Sprachgebrauch ist ob des Alkohols und der fehlenden Magenfüllung mit Ballast eingeschränkt. Das alles läßt Raymond kalt und er schreitet zu einer weiteren Tat und öffnet die Büchse der Pandora, einen 88ziger Bladnoch aus einem Refill Butt No. 2646, und das Laster und die Untugend entwichen und völlig verdorben sofften wir das köstliche Nass in uns herein. Welch eine Freude, Welch ein Segen! Süße Kräuterbonbons bilden die Basis, Mango tanzt Hand in Hand mit Ananas über das Parkett und atmen kleine Zuckerwatte-Wölkchen aus. Wie herrlich ölig legt sich der Malt am Gaumen an, wie mild grüßt der lange, lange Nachklang von unten!!! Das **Fass 2646** ist der Reißer und schlagmals werde ich nüchtern und fülle das Nosing Glas in meiner Hand nach. Wie glücklich ist der Markus, der mit dem Heber



den Meßzylinder füllen darf! Jetzt sind alle im wahrsten Sinne „im Rausch“ und Raymond stolpert zu einem weiterem Fass..... Wieder erfolgt ein kurzer harter Schlag mit dem Hammer und das Fass gibt seinen Inhalt her, ein im Eichenfaß gereifter Gin, welcher aber bei den Probierenden nur ein Spuckreiz hervorruft. Meine Hand ist mit dem Nosing Glas verwachsen und ich denke nicht mal daran, dieses Gebräu anzurühren.

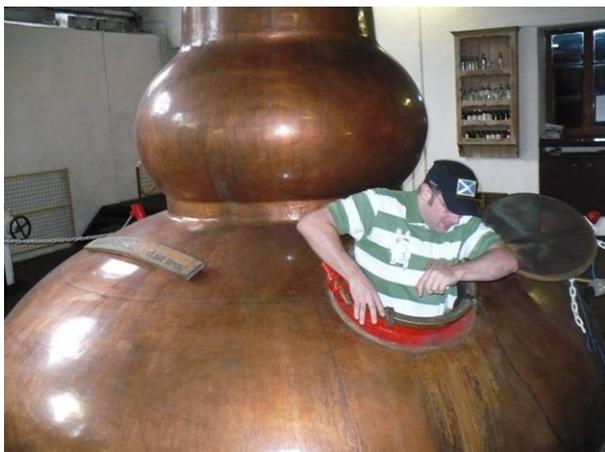
Raymond führt uns nun durch seine Distillery. Zur Zeit wird nicht gebrannt, er wartet auf fallende Preise für die Rohstoffe, seinen Erlös erzielt er hauptsächlich durch die Lagerung der Fässer in seinen Warehouses. Wir sehen alte Malzmühlen, neue Mash Tuns aus Edelstahl und alte Oregon-Pine Washbacks.



Als Krönung des Rundganges dürfen wir tatsächlich in die Wash-Still einsteigen und Markus und Uli bewundern die narbige Innenhaut der Kupferblase. Raymond schließt für uns den Spirit Safe auf, den häßlichsten aller Distillen, wie er sagt und führt uns das Schließsystem vor. Jetzt geht es in den herrlichen Garten nach Draußen. Der River Bladnoch glänzt in der Nachmittagssonne und Raymond erzählt Geschichten von Gott und die Welt. Eigentlich erzählt Raymond die ganze Zeit Geschichten. Er bringt sie aber so

stimmungsvoll und engagiert rüber, dass man Tage zuhören könnte.

Der Bladnoch wird nicht für die Whiskyproduktion genutzt, da er von der Tide beeinflusst



wird. Er ist aber ein prima Salmon-River und von den Fängen zeugen einige Fotos, die in der Distillery an den Wänden hängen. Ich genieße die herrliche Aussicht auf die Brücke, die die Grundlage der Häuseransammlung Bladnoch ist. Hier zogen die Pilger zu der Priory von Whithorn und hier konnte man Brückenzoll kassieren. Der Hunger treibt uns zur Eile und wir verabreden uns mit Raymond zu einem Absacker in die Bladnoch Bar. Zuerst wird aber gegessen und ich genieße einen herrlichen Lachs auf Gemüse, dessen Art ich

nicht mehr erkennen kann, da mein Erinnerungsvermögen betäubt ist. Allmählich geht es wieder und wir ziehen zur Bar. Eine Dame fragt nach den Biker, dessen Stiefelabsätze auf dem Auspuffrohr) und Schorsch



wird geschmolzen sind (Remember the Schorsch-Stunt in Cumbria! rot. Fröhlich schieben wir uns die herrlichen dunklen Gerstensäfte oder die blassen gegorenen Apfelsäfte durch die Kehle, als plötzlich und unerwartet Raymond mit Frau auftaucht und sich zu uns gesellt. Jetzt gibt es als Zugabe noch ein paar Runden, Gelächter, Salt & Vinegar Chips, Peanuts, bis seine Frau ihn ruhig aber energisch an die Hand nimmt und ihn heim führt.

Beim Gute Nacht Zähneputzen gibt es für uns eine Überraschung: Das Licht funktioniert nicht im Badezimmer und hat wahrscheinlich auch nie funktioniert, da die vor Ort liegende Taschenlampe schon schlappe Batterien hatte. Im Dunkeln waschen ist echt lustig!

Von Penrith nach Bladnoch haben wir 209km zurückgelegt. Das Wetter war ausnahmslos sonnig, die Strassen waren ordentlich. Die Pässe in Cumbria waren göttlich. Dieser Septembertag roch eigentlich nach Frühling und so fühlten wir uns auch!

4. Tag

Im fensterlosen Badezimmer grinst mich eine formlose dunkle Masse im Spiegel an. Die Taschenlampe quält sich einen gelben Furz aus der Batterie, dann erlöscht sie. Ich kenne gottseidank die Lage meiner Zähne und bürste die letzten Ausdünstungen der Nacht aus meinem Rachen. Vor dem Frühstück nochmal schnell an die Luft. Der River liegt träumend in seinem grünen Bett, bedeckt mit dem leichten Federflaum aus zartweißem Morgennebel. Es ist herrlich still und nur das Klimpern alt englischem Porzellan klingt aus dem Frühstücksraum zu mir herüber und ruft mich zu einer heißen Tasse Kaffee. Ich verschlinge das full scottish breakfast und freue mich auf den Trip zum Loch Lomond. Auch die anderen sind gut gelaunt und wir reflektieren den gestrigen Abend. Als wir unsere Stahlrösser satteln grüßt uns ein ebenso gut gelaunter Raymond aus einem weißen VW Transporter. Was kann da noch schief gehen!?



Berghang entlang fahrend werfen wir den einen und anderen Blick auf die wasserreichen Täler, in denen Grüppchen von Bäumen ihr Pläuschchen halten und sich durch den Wind lispelnde Gesänge zuwerfen.



Die A 714 lockt uns schon früh in einem herrlich grünen Wald. Es geht immer längst des Rivers Cree man findet jedoch so früh nicht die Muße, ein oder zwei Fotos zu schießen und so treiben die schönen Motive aus unserem Blickwinkel. Hinter Bargrennan finden wir die schmale unbezeichnete Strasse durch den Glentool Forest. Auf der einspurigen Strasse reiht sich „passing Point“ an „passing Point“. Wir fahren durch eine Hochwald ähnliche Landschaft, mit sanften braunbepelzten Hügeln, immer wieder von Heide und Moorflächen durchbrochen. Am

Berghang entlang fahrend werfen wir den einen und anderen Blick auf die wasserreichen Täler, in denen Grüppchen von Bäumen ihr Pläuschchen halten und sich durch den Wind lispelnde Gesänge zuwerfen.

In einer nicht einsehbaren Kurve grinst mich plötzlich ein Badford Lorry mit Holzfracht an und derweil er mit über Asphalt ruckelnden Rädern versucht seine Fahrt zu verringern überlege ich den Sturz nach links zur Bergflanke in den moorhaltigen Graben oder rechts zum Hang hinein in die Tiefe. Ich wähle links, kann aber meine Triumph noch halten und schrappe langsam im Moor versinkend mit meinen rechten Ellenbogen an den auskragenden Konsolen der Holzablage. Bedenklich nahe kommt mir ein kreisendes Ungetüm aus profiliertem Gummi

und schon bin ich durch, mit dem Hinterrad eine Schneise im Wollgras hinterlassend. Meine Freunde erwischt es ebenfalls. Ulli steckt fast bis zur Achse im Moor und so quälen sich die anderen am Lorry vorbei auf festem Untergrund.

Mental leicht angeschlagen erwarte ich den nächsten Giganten der Strasse und verpasse prompt die Abfahrt zu South Balloch.



Gut so, der folgende Weg ist mit Schlaglöchern gesegnet und manchmal kommt es uns vor, wir fahren durch das Verdun im Jahr 1917. Macht aber Spaß, da wir jetzt ein Hochmoor überqueren und die Sicht nach vorne frei ist. Wie ein ockerfarbener Badeschwamm kommt mir die Landschaft vor, die nur ab und zu durch ein Bäumchen oder eine Steinmauer durchbrochen wird. Die Hangabtriebskraft beschleunigt unsere Fahrt und wir nehmen den Duft von frisch geschlagenem Holz mit in unsere Helme. Wir erreichen Straiton, eine

langgezogene Strasse, rechts und links mit erdfesten Mauern bewehrten und mit schmucken weißen Fensterläden dekorierten Häusern. In Straiton ist auch der nächste mir bekannte Ort Crosshill ausgeschildert. Unsere Route hat uns wieder. Ich habe mich verfahren und keiner hat es mitbekommen. Wir erreichen nun Maybole und die A719. Auf der A719 gibt es ein ganz besonderes Phänomän ! In der Karte war ein Electric Brae vermerkt, als wir die Strasse runter fuhren konnten wir aber nicht s erkennen. Was tun? Zu Hause googlen und schon kam eine interessante Geschichte ans Licht:

Electric Brae oder Croy Brae ist ein Berg in South Ayrshire im Süden des Firth of Clyde. Bekannt wurde der Berg durch die Straße A719, die dort entlangführt und auf der Autos, die mit gelöster Handbremse abgestellt werden, allem Anschein nach langsam bergaufwärts rollen. Die Vermutungen zur Erklärung dieses Phänomens, das zu einer Touristenattraktion geworden ist, gingen zunächst dahin, magnetische Gesteine in der Umgebung zu vermuten, woher auch die Bezeichnung "Electric Brae" rührt. Es handelt sich allerdings um eine optische Täuschung, vermuten Wissenschaftler, die Straße führt bergab, es sieht aber wegen der Bergkulisse im Hintergrund wie bergauf aus.

Dennoch wird in grenzwissenschaftlichen Publikationen weiterhin über Gravitationsanomalien und Ähnliches spekuliert.

Ähnliche Erscheinungen sind an der italienischen Verbindungsstraße zwischen der Landstraße Via dei Laghi und der Via Appia Nuova sowie auf der Landstraße 3053 vor Butzbach in Hessen zu sehen.

Na, das konnten wir nicht feststellen. Überwältigt waren wir eigentlich nur von der tollen Kulisse im Westen. Ailsa Craig, der Felsen, der gleich einem Hundehaufen aus dem Wasser wächst zur Linken und zur Rechten die schöne **Isle of Arran** mit der gut zu sehenden Holy Island und dem Goatfell.



Am Castle von Dunure machen wir eine kurze Rast und klettern durch die Ruine. Die Küste ist romantisch schön, Brecher für Brecher laufen sich in den großen und kleinen Felsbrocken am Strand müde. Das Meer schäumt vor Wut und die Möwen lachen aus voller Brust. Ich atme die salzgeschwängerte Luft und wünsche mir ein wenig mehr Zeit, um den Moment festzuhalten. Geht nicht, die Helden schieben sich auf ihre Ledersättel und kurbeln die Motoren an. Jetzt kommt der härteste Teil der Tour.

Das sind nicht die Gäßchen und Sträßchen, die wie auf dem Berg liegengebliebene halbkalte Spaghetti wirken, sondern die aus dem untersten Pfuhl halbirren Stadtarchitekten entwachsene Häuserzeilen, deren Zufahrten im nicht endenden Chaos von reglementierten Einbahnstrassen enden. Zwei mal reißen mich die Krebsgeschwülste von der geplanten Route in plötzlich endenden Nebenstrassen und höhnisch bleckt mich der Zahn des Einbahnstrassenschild „Cul de sac“ an. Ich entkomme dem Wirrwarr und steuere eine BP-Tankstelle an. Wir tanken alles auf, was sich füllen läßt. Magen und Darm inbegriffen. Ayr haben wir passiert, wir wollen nun nach Troon, um dort einen Kaffee vor einer Meereskulisse zu trinken. Doch Troon ist nur Golfplatz!!! Überall die Mützen und Westen bewehrten Männlein und Frauen mit lustigen Schuhen und Trollis, aus denen die Stiele ihrer Schlaginstrumente ragen. Natürlich eingerahmt in hübsch beflaggte 8-Sterne Resorts und fantasievoller Privat-Club-Wappen. Ne... da können wir uns den Kaffee nicht leisten. Bring uns fort aus diesem Ort, tönt die Bande und ich rette mich auf die A78, die Irvine, Kilwinning und Ardrossan durchschneidet und uns von den Stadtdurchfahrten bewahrt. Als wir dann Largs erreichen, sehen wir endlich ein sehr gepflegtes Städtchen mit Palmenpromenade (!), schmucke Häuserzeilen und viel Platz auf den Strassen. In Largs finden wir auch die richtige Abzweigung nach Greenock. Und zwar die alte Römerstrasse. Hinter dem nördlichen Ortsausgang blinkt uns plötzlich ein Schild an: Warnung vor Fussgänger, Reiter und Fahrräder!!! Was mag uns wohl dort erwarten?



Und tatsächlich, die Strasse ist schmal wie eine Jungfrau und stützt sich am Berghang ab. Überall gibt es diese fiesen Spurrillen, garniert mit ein wenig Schlagloch! Unser Schorsch ist nicht richtig konzentriert dabei und muss seine Ducati aufs Pflaster schmeißen, um den Sturz ins hangabwärts gelegene Nirwana zu vermeiden. Arme Ducati, ihre rechte Röhre sieht aus wie mit Schmiergelpapier gebügelt und alle abstehenden Hebel sind krumm... dumm! Nach dieser Zwangspause bauen wir das angespeicherte Adrenalin während einer

herrlichen Kreuzfahrt über Hochweiden und Moore ab. Uns versperren dicke Kühe den Weg und man kommt sich schon ein wenig mulmig vor, wenn man diese Giganten in Armlänge passiert, immer in der Gewissheit, bei einem Stupser ins Moor zu fallen. Vor Garvock öffnet



sich das Tal und wir erschauern vor der Eleganz des Loch Thom, das sich majestätisch durch den Hintergrund schlängelt. Der ganze Himmel mit all seiner Wolkenpracht spiegelt sich in diesem ruhigen Wasser und an den Ufern sieht man gelegentlich einen Fliegenfischer, der seine Köder den Seebewohnern zum Faß anbietet. Die Fische springen und beschenken dadurch den See mit Leben und mir wird bewußt, dass es doch ganz schön wäre, die Rute dort für ein paar Stunden auf Trouts auszuwerfen.

Wie immer atme ich die würzige Moorluft durch das hochgeschobene Visier und cruise Richtung Norden, die 5 BH-Biker im Schlepp. Wir schlagen förmlich in Greenoch auf und fahren auf die unzähligen Hafenkranne, Speicher und dampfenden Schlotte zu. Hier sind also die Schiffswerften und Zuckerraffinerien zu Hause. Kein Wunder, heißt doch der berühmteste Einwohner der Stadt James Watt!

Die A8 fährt sich gut. Wir hangeln uns von Kreisel zu Kreisel und passieren den River Clyde kurz bevor sich der an der Tankstelle genossene Donat an der Unterlippe nach dem Ausgang erkundete. Rüber über die Erskine Bridge und weg von Glasgow!

Die A82 drückt uns an der Ausfahrt Balloch aus ihrer Fahrbahn und wir können den Loch Lomond förmlich riechen! Wir fahren durch die Innenstadt von Balloch und schon kurz darauf sehen wir rechts die Pizzeria „Palombos of Balloch“. Die Sonne steht noch hoch und wir haben Zeit bis zum Abendessen. Berthold, Markus und Uli fahren noch ne Runde und wir anderen schlenkern durch das Dorf.



Am Ufer des Loch Lomond können wir dann die Maid of the Loch von Nah bewundern, dieser alte Raddampfer hat noch eine Dampfmaschine als Antrieb. Wir passieren die Brücke über den River Leven und setzen uns auf einer schönen Terrasse eines schönen alten Pubs. Dort bleiben wir bis der große Hunger kommt.

Serviert wird natürlich in unsere Pizzeria. Die Palombos sind in Schottland für ihren tollen Fisch geehrt und so gönne ich mir wieder mal einen Haddock. Diesmal aber richtig gut knusprig, mit dünner Panade und tollen

Chips. Im Hintergrund läuft Stuttgart gegen die Rangers, der VfB führt zu diesem Zeitpunkt noch 1:0. Die Zeit vergeht wie im Flug und schon bald haben wir die Bettschwere erreicht, die nötig ist, in einem tiefen traumlosen Schlaf zu fallen.

Wir haben heute 275km zurück gelegt. Das Wetter war sonnig mit einzelnen Wolken, es war warm. Die Strassen waren gut, die Ortsdurchfahrten an der Westküste anstrengend und der Römerweg nach Greenoch himmlisch. Leider hatten wir einen Unfall gottseidank ohne Personenschaden.

5. Tag

Rechtzeitig zum Frühstück schiebt Petrus die Wolken beiseite und Mutter Sonne macht sich bereit, uns mit ihren gelbgoldenen Strahlen zu verwöhnen. Markus läßt sich auch mit einer 2. Tasse Kaffee verwöhnen, die er aber zu seiner Bestürzung extra bezahlen muss. Heute wollen wir das T-Shirt vom im November verstorbenen Holger, den Braveheart Biker von 2008, zu Grabe tragen. Die A82 spendet uns bis Luss keine richtige Freude. Ist halt was für die schweren Lorrys aber dann streicheln wir das Ufer des Sees und die bonnie, bonnie banks öffnen uns die Sicht auf das Wasser, welches in der Morgensonne glänzt und glitzert. Freundlich nickt uns der Ben Lomond von der anderen Seite des Sees zu und lüftet seinen weißen Hut vor uns. Hinter Tarbet bewachen mit Flechten bewachsene Eichen die Seeränder und schnatternde Gruppen Ferderviehs kreuzen durch die Fluten.

Da die beiden Gruppenletzten nicht an einem Lieferwagen vorbeikommen, haben wir Zeit, anzuhalten und Fotos zu schießen. In Crianlarich, einer Ansammlung von 4 Gasthäusern, verlassen wir die A82, die ihren Weg nach dem Glen Cloe nimmt und schweben nördlich vom 1174m hohen Ben More durch das Glen Dochart. Hinter Ardchyle stoßen wir auf das Glen Ogle, eine rasante kurvenreiche Abfahrt. Schilder warnen vor getarnter Motorradpolizei, stört uns nicht, wir genießen den Drift durch die Trossachs.



Bei Kingshouse geht es ab nach Balquhiddy, wo Rob Roys Grab liegt. Das Grab liegt vor einer alten Kirche. Der 1734 gestorbene Robert Roy MacGregor war als Robin Hood Schottlands bekannt. Sein Leben wurde verfilmt, mit Liam Neeson in der Hauptrolle. Sein Grab ist mit unzähligen Münzen bedeckt.



An einer abgelegenen Stelle an der Westmauer der Kapelle haben wir das T-Shirt vom Holger unter einem Steinhaufen gelassen. Ich denke, dass hätte Dir gefallen Holger. Wir haben uns alle eine Träne verdrückt und sind dann nachdenklich wieder auf die Stahlrösser rauf.

In Kilmahog verlassen wir die A84 und schwenken westwärts zum Ben Venue über die A821. Sie bietet uns eine unerschämte Aussicht und herrliche Kurven! Dem Berthold gehen die Hormone durch und wieder prügelt er seine BMW durch die Kurven. Ich ziehe ein paar Minuten mit, lasse mich dann aber zurück fallen. Zu schön ist es einfach die Aussicht zu genießen. Außerdem musste ich mit meinen eckig gefahrenen Reifen die Triumph förmlich durch die Kurven hebeln. Wir umrunden den Loch Achray, schneiden durch den Achray Forest und finden den Berthold erst in Aberfoyle wieder. In Aberfoyle wird getankt und da wir am A... der Welt sind, kostet der Sprit locker 10 Pence mehr. Weiter geht es über die A873 Richtung Thornhill.



Am Lake of Menteith halten wir auf einen Kaffee vor einer malerischen Kulisse. Hier liegen die besten Angelplätze für Black und Rainbow Trouts. Gesättigt geht es weiter nach Thornhill, die Deanston Distillery ist ausgeschildert, wir schwenken jedoch auf Doune ein, wo wir das Castle besichtigen wollen. Mächtig und trutzig thront der Steinblock über das Teith Tal, mächtig ist auch der Eintritt, der für eine Besichtigung gezahlt werden soll. Dann halt nur von außen!



Bei der Weiterfahrt passieren wir die M9 und sehen schon in Bridge of Allan das **Wallace Denkmal** im Hintergrund. Wir knattern den Berg rauf und erkennen dort, dass es vom Parkplatz noch ein langer Weg zum Denkmal ist. Da uns Schottland auch heute mit bestem Wetter versorgt, verzichten wir auf die schweißtreibende Tour in Kevlar den Berg rauf und der „Buscar camino“ schraubt sich auf seine Triumph und streckt den Arm gen Osten: Vamos, Caballeros, vamos a Edinburgo“ und die Truppe antwortet mit einer Vierteldrehung am Gasgriff. Alloo ist eine Brauereistadt und als alter Dortmund, bleibt es mir olosorisch betrachtet nicht verborgen. Feine Hopfennebel und würzige Sud-Brüden sind durchaus wahrnehmbar und mein hochgeklapptes Visier dient dabei als Geruchssammler. In Clackmannan wechseln wir auf die A977 doch nur für kurze Zeit, weil wir in Kincardine auf die



A985 fahren, immer auf das Kraftwerksmonster am Firth zu. Rechts geht ein Feldweg zum Städtchen Culross ab, den wir gerne nehmen. Diese Strasse ist nichts für unseren Schorsch doch er meistert die Enge mit Bravour. In einer Kurve liegt die Culross Abbey. Das Zisterzienser Kloster beherbergt sich seit 1217 seine Mönche und erst seit 1823 auch Touristen, denen das Geld locker sitzt. 3,5 Pfund für einmal in die Halle zum gucken ist reichlich teuer. Da streife ich lieber durch den Friedhof mit den windschiefen Grabsteinen. Sehr romantisch.

Die Abfahrt zum schönen Örtchen ist mit fettem Kopfsteinpflaster versehen. Richtig durchgerüttelt kommen wir an der Uferpromenade an und genießen den gepflegten Ort. Zurück zur A985 .. kurz noch Wasser abgeschlagen.. und dann an Rosyth vorbei über die Forth Road Bridge. Die A90 führt uns zur A8 und von dort Richtung Zentrum mitten in ein großes Verkehrschaos hinein mit undurchsichtigen Umleitungen an Jahrhundertbaustellen vorbei. Ehe man so richtig weiß wohin man will ist man schon daran vorbei geführt worden. Jetzt hilft nur noch mit dem Daumen anpeilen und los! Schweißgebadet erreichen wir das Premier Hotel am Heymarket. Die Karren auf dem Hof fahren und einchecken. Edinburgh wartet und wir machen uns nur noch kurz frisch dann geht die Post ab.



Wir schlendern also die Morrison Street runter bis zur Bread Street. Von der Spittal Street können wir das mächtige Castle sehen. Über die Johnston Terrace klettern wir hoch zum Castle Hill. Oben finden wir eine Baustelle vor. Die Tribünen werden demontiert. Der Eintritt zum Castle ist nicht mehr erlaubt, wir sind 15min über die letzte Einlasszeit. Uili fängt sich noch eine Schimpftirade von dem kleinsten Bauarbeiter ein, da er sich zu weit in die Baustelle hinein gewagt hatte.



Kleine Hunde kläffen eben laut! Ok; dann eben Richtung Pub-Meile. Wir schauen uns noch den Lawnmarket an und kaufen an den Touristenständen allerlei Shirts, Aufkleber etc ein. Magnetisch zieht es uns nun downstairs auf die W. Bow und schon winkt uns links die Bowbar zu. Doch sie muß noch warten, zu sehr drängt uns der Hunger zu den Restaurants des Grassmarkests. Eine neben mir sitzende dralle Blondine mit hautengen tief geschnittenen Kleid macht mir Hunger auf Hähnchenschenkel mit Meloneneis; ich ertappe mich aber später beim Bestellen von Gnocchis mit Meeresfrüchte. Diese herrlichen in Käse getauchten Klößchen harmonieren perfekt zu Handteller großen Miesmuscheln und den daumendicken Tuben der Sepien. Ich habe die Wahl zwischen Bier der Marke Kronenbourg und Stella Artois also zwischen Pest und Cholera und entscheide mich zu Gunsten einer schwarzen Cola. Die Bowbar ist ja nicht mehr weit. Wir testen das einheimische Bier, welches teils hellgold teils dunkelbraun aus den Pumpen der Zapfanlage strömt. So richtig hat uns keine Marke umgehauen.





Zu warm, zu süß oder einfach zu lasch. Berthold schwenkt zu Erdinger, ich labe mich nun am Strongbow Cider und Markus testet das reichliche Whiskyangebot. Andrew Gordon besucht uns und leistet uns umrahmt von Gerstensaft Gesellschaft. 2 stark alkoholisierte Gestalten stellen sich uns vor. Alle denken wir sind Fans von Celtic... und das in Edinburgh!!! Der eine hat eine deutsche Mutter aus Niedersachsen und ist einer der „ranghöchsten“ Richter in der Stadt, sein vergeßlicher Begleiter ist der Generalmanager der Prestonfield Hotelkette

und im Gegensatz zum Richter ist ihm nicht so richtig bewußt wie besoffen er ist. Beide ziehen jedoch einen Haufen Weibsvolk hinter sich her. Da wir auch schon reichlich gekippt haben und Morgen wieder fit auf den Bock müssen, wenden wir uns dem Ausgang zu und streben Richtung Hotel. Nach einigen Umwegen erreich wir auch jenes unbeschadet und fallen verdient in die Federbetten.

Von den Banks of Loch Lomond bis hin zum Center von Edinburgh haben wir 237km Kilometer gefressen. Das Wetter war wie immer sonnig, die Strassen gut. Wir hatten keinen Zwischenfall. Edinborough ist voller Baustellen.

6. Tag, rolling home

Das Frühstückbuffet im Hotel ist sehr gut und bietet alle Variationen eines Inselfrühstücks für den kleinen Cholesterinspiegel. Den versuche ich mit reichlich Orangensaft tief zu halten; wird mir wahrscheinlich nicht gelingen. In der Morgenfrühe schwitzen die Maschinen und die kalten Schweißtropfen streicheln wir behutsam vom Leder der Sitzbänke. Ich peile die Lammermuir Hills an und lasse meine Mitfahrer im Glauben, ich würde die Strecke kennen. Irgendwie schaffe ich es, aus der A720 herauszubrechen und über die A68 auf die A6093 zu gelangen. Diese führt uns schon kurz darauf zur kurvenreichen B6355 und ab Pencaitland heißt es wieder Kurven und Hügel räubern. Glenkinchie lockt uns mit verheißungsvollen Schildern zur Distillery. Wir können widerstehen und gleiten durch die fruchtbare Landschaft. Hinter Gifford erreichen wir die Lammermuir Hills und als wir durch das obligatorische Cattle Grid fahren hat uns das Hochmoor wieder. Ja, da sind auch wieder die schwarzköpfigen Schafe am Wegesrand und manchmal auch auf der Strasse. Nice to meet you again!

Die Gruppe reißt auseinander. Uili und ich bleiben zurück um Experimente mit der Kamera zu machen. Einhändig fahren und filmen, gut das es dort keinen Verkehr gibt! Vor Preston finden wir die Tete der Truppe am Wegesrand, Schorsch wie immer am rauchen.

Der Himmel zieht sich zu und die Landschaft ähnelt dem Münsterland. Kurz vor Berwick upon Tweed passieren wir die Grenze zwischen Schottland und England und reihen uns im Verkehr auf der A1 ein. Während sich die in der hinteren Gruppe fahrenden Biker mit Motorcaravans duellieren breche ich aus der eintönig dahin fahrenden Masse aus und schwenke Richtung Holy Island.

Die Insel Lindisfarne (Holy Island) ist nur bei Niedrigwasser zu befahren. Im 7. Jahrhundert gründete der irische Mönch St. Aidan auf Holy Island das Kloster Lindisfarne. Am 8. Juni 793 wurde Lindisfarne von skandinavischen Wikingern überfallen. Dieser Überfall markiert den Beginn der sog. Wikingerzeit. Von dem im 11. Jahrhundert errichteten Benediktinerkloster sind nur noch Ruinen zu besichtigen.



Auf einem steil ansteigenden Hügel befindet sich die Ruine von Lindisfarne Castle, das um 1540 zum Schutz des Hafens gegen schottische Angriffe errichtet wurde. Die Ruine wurde 1903 in ein Privathaus umgebaut.

Die Gezeitentabelle an der Einfahrt gibt uns noch gut eine Stunde Zeit und so düsen wir über das Watt. Dabei passieren wir unzählige Fußtruppen, moderne Pilgrims die Zugvögel der katholischen Kirche, die sozusagen von der Insel pilgern. Wahrscheinlich haben die da nur Kronenbourgh Bier im Ausschank

oder war der Messwein zu sauer?!! Ganz nah kommen wir nicht ran an den Felsen mit Burg und Kloster, so drehen wir uns wieder der Küste zu und folgen den Wattläufern.

Wieder zurück auf die A1 sehnen wir uns auch schon wieder nach den verkehrsarmen Nebenstrassen. Und dann ist es soweit.



Die B1342 bringt uns nach Bamburgh Castle, für alle Bernard Cornwell lesenden Zeitgenossen ein absolutes Muss! Dieser riesige Prachtbau existiert seit 593 und wurde früher Bebbanburgh genannt. Hier sitzen die mächtigen Herren von Northumbria.

Derweilen sich unsere mächtigen Herren ein leckeres Eis schmecken lassen, fahren Uili und ich die Burgeinfahrt hoch bis zum Eingang. Kostet wieder genug Penunsen um njet zu sagen. Schöne Sicht hat man aber auf die mit Gras bewachsenen Dünen am Südwest Ufer der Burg. So fahren wir also gemütlich die coast and castle road, die B1339 Richtung Newcastle. In Alnmouth

stossen wir auf die A1068 und in Warkworth sehen wir noch ein richtig tolles Castle. In Blyth wechseln wir auf die A193, die uns küstennah zum Tynemouth bringt. Die Restaurants haben alle zu, so müssen wir uns im Lebensmittelladen versorgen. Da findet jeder das seine! Markus übernimmt die Führung zur Fähre und verfährt sich prompt! Schuld hatte nur sein Navi!!!

Trotz alledem erreichen wir die Fähre rechtzeitig und könnten frohen Mutes die Kojen beziehen, wenn... nicht der platte Hinterradreifen an meiner schönen englischen Dame wäre.

Das treibt die Feuchtigkeit auf meiner Stirn... gerade wenn ich an die Rückfahrt von Amsterdam denke. Aber wir haben ja noch die Spezialisten im Team. Berthold verkauft mir seinen „Reparaturschaum“ für Reifen. Jetzt bin ich ein wenig ruhiger und schmeiße ne Runde Guinness in die Kolonne. Das mitgebrachte Eawens mundet gut, das Guinness rutscht auch aber die Müdigkeit lähmt die Geister. Überall auf dem Pott spuken die besoffenen Holländer und Engländer (ein Radiosender hat eine Legion junger englischer Damen und Herren eingeladen) rum, die Whiskys im DF Laden sind doch tatsächlich abgedeckt!!!! Kein Verkauf!! Und die Damen streifen in Neon farbigen Kleidern (?) und hochhackigen Schuhen daher. Es gruselt uns und wir verschwinden gen Kojen.

Nach einer ruhigen Überfahrt warte ich voll Ungeduld an meiner britischen Schönheit mit der Schaumdose in der Hand, da sieht mich ein deutschen Tiger-Fahrer und bietet mir selbstlos einen besseren Reparaturkit an, CO2 Kartuschen inklusive. Ich schwanke zwischen Schaum und Kit und entscheide mich für Kit! Kurz vor Ausfahrt noch einen CO2 Patrone in den Hinterrreifen geblasen und dann ab zu der nächsten Tanke am Hafen. Dort habe ich den

„Gummi-Tampon“ in das Loch gedrückt, Druck drauf und fertig!!!! So schnell geht das! Die ersten Kilometer habe ich dann reichlich nervös hinter mir gebracht, aber dann ließ ich mich vom Verkehr bis zur Haustür mitreißen!

Die letzten Kilometer habe ich dann vergessen aufzuzeichnen, es werden aber so um die 250km gewesen sein. Zuzüglich die Strecke von Amsterdam nach Bergkamen.

Das Wichtigste war aber, dass alle gesund und munter zu Hause angekommen sind. Die nächste Tour findet im Mai statt, dann aber von Blanes (Costa Brava) nach Biarritz (Golf von Biscaya) und zurück, immer auf den Grad der Pyrenäen entlang. Dazu dann mehr im nächsten Jahr.....