Scotland by Bike ’2k

Tagebuch einer Radtour durch Schottland

Autor:
Olaf Schultz
Buxtehuder Straße 57
21073 Hamburg

Stand: 10. August 2000

1 Einleitung

Nach der Radtour 1990 durch England und Schottland stand mal wieder das Verlangen nach einem längeren Radurlaub dem einer Teilnahme an einer HPV-EM oder -WM entgegen und siegte.

Damals wurde noch ein Dino gequält, diesmal ein Optima Baron. Einsparung an Fahrrad-Gewicht ca. 5 kg, mehr als kompensiert durch Alleinreise=volles Zelt und Kochersatz:
Zelt (Vaude Gobi), Kocher Trangia-Kopie (oberer Windschutz Niro) mit Spiritus-Brenner und Optimus Explorer Nr. 11-Allstoffbrenner, Schlafsack, Isomatte, Diverses Werk- und nicht gebrauchtem Flickzeug sowie 4 Speichen, Karrimor Gepäcktaschen und Ortlieb Backroller, Fotoausrüstung (Olympus XA, Blitz A16, 4 Diafilme), Regenzeug (Heimsaunahose, GoreTex-Socken, Neoprenüberschuhe und „atmungsaktive“ Jacke), zwei Kurzarmtrikots, ein Paar Armlinge, eine leichte kurze Hose ohne Einlage, eine mit Einlage, eine lange Thermohose, Fleecehose und -jacke, zwei Paar Wollsocken, leichte Jeans, SPD-Schuhe, drei Paar Socken, drei T-Shirts, ein leichtes Hemd, diverse chinesische Tütennudelsuppen und Tütensuppen, sechs Tafeln Schokolade, Müsliriegel, Schokoriegel, eine Salami, Käse, Tee, Honig, Bestecke und selbstgebackenes Vollkornbrot, Salz, Pfeffer, Öl, Essig, Curry . . .

Zusammen mal gewichtet:

Was	kg
Baron (in gewähler Reiseausstattung)	15,6
Zelt	3,8
Schlafsack mit Fleece, JuheSchlafsack in Ortlieb-Sack	3,8
Fressalien in Karrimor	11,5
Werkzeug und Kocher in Karrimor	8,8
Klamotten Baumwoll in Backroller	5,7
Klamotten Fahrrad in Backroller	4,3
Summe	53,5

Merke: Nimm niemals mehr mit, als Du **wirklich** nötigst hast!

Zum Kartenmaterial ist noch einiges zu sagen. Ich bin vorher bei Götze „Land und Karte“ vorbeigetigert und habe mir ziemlich sämtlich Karten von der Gegend durchgeschaut. Entweder man kauft für 60 DM oder mehr Einzelkarten oder den AA-Atlas. Den 1991 für 23 DM (8 £ gekauften OS hatten sie leider nicht mehr.

AZ: Die Karte *A to Z* “Scotland North and South” (1989), Maßstab 1:316800, enthält einige (nicht alle!) Steigungspfeile für Steigungen größer 1:7 (14 %), keine Höhenlinien, keine Youth Hostels (YH) und Campingplatze. ISBN 0-85039-122-9.

AA: Der *AA* “Roadatlas” (2001), Maßstab 1:200000, ist mit der *A to Z* vergleichbar. Heftet man die südlich Newcastle liegenden Teile aus, so liegt man bei 410 g. Das DIN A4-Format paßt gut in eine halbiert gefaltete große Ortlieb-Kartentasche. Die Innenstadt- und Regionalkarten von der Ballungsräume sind manchmal dürftig, genauso wie die reale Ausschilderung in den Ballungsräumen. ISBN 0-7495-2524-X.

OS: Der DIN A3 große *Odnance Survey* “Motoring Atlas of Great Britain” (1991), Maßstab 1:190080, ist meiner Meinung nach ungeschlagen. Er enthält YH, Campingplätze, Höhenlinine für 183, 305, 427 und 610 m (der nervige Kleinkram ist m.E. nur in topographischen Karten erkennbar), Waldflächen (nicht im AA). Nur ist das Format recht unhandlich und ich wollte ihn nicht zerpflücken. ISBN 0-600-57074-X. Er wurde von diversen Reiseradlern zerpflückt und mitgenommen.

Mitgenommen hatte ich den aktuellen AA für die alltägliche Arbeit, und die AZ für die Übersicht. Ein ADAC-Stadtplan (was anderes war kurzfristig nicht verfügbar) von Amsterdam mit Überblickkarte bis Ijmuiden ergänzte die Anreise. Die 50×35 cm große Kartentasche von Ortlieb ist ihr Geld (ca. 45 DM je nach Händler) Wert.

Noch ein Wort zum Trinken: Einfach die Tankstellen, Bäckereien etc. ansteuern und nach dem Auffüllen der Trinkflaschen fragen. In der Wildnis kann man relativ gut auch das Quellwasser aus den Bergen nehmen, aber Achtung: Gerade ist eine mir bekannte Pfadfindergruppe damit wortwörtlich auf den Bauch gefallen: Alle waren krankenhausreif. Achtet erstmal darauf, daß z.B. oberhalb der Entnahmestelle keine Straße verläuft. Was in Deutschland der Igel ist in England der Dachs: Das alltägliche Opfer des Outos. Und Dachse sind größer und verwesen länger.

Zu den Fahrradrouten: So langsam werden in England auch Fahrradrouten überland ausgeschildert. Da kann man vom Regen in die Traufe kommen. Teilweise scheinen die Planer zu meinen, daß Fahrradwanderer wandern.

Achso: Dies ist erst ein schnell dahingeworfenes Papier. Nicht Schreibstil und Rächtschreibung auf die Waage legen.

Doch nun endlich zum eigentlichen Tagebuch für die über drei Wochen geplante Tour.

2 Harburg – See

1. Tag	: Sa. 29.7.2k
Distanz	: 34 km
Gesamt	: 34 km (auf dieser Tour)
Schnitt	: 20 km/h (getrödelt)
MaxiSpeed	: egal
Fahrzeit	: 0720 – 1530
Wetter	: sonnig, heiß
Strecke	: Zuhause – B73 – Bahnhof – Amsterdam Zuid – Ijmuiden – See

Baron zu Hause nach dem Packen am Vorabend beladen und keine drei Kilometer zum Bahnhof fahren geht schnell. Rein in den EC nach Osnabrück, warten auf den IR aus Berlin nach Amsterdam. Eigentlich ist umsteigen in Ammersfort angesagt, da der IR am Wochenende nicht über Amsterdam Central Station (CS) fährt sondern direkt nach Shipol, wo man als Radfahrer im Autobahnwirrwar ziemlich aufgeschmissen sein dürfte. Aber netterweise hält der IR am Wochenende in Amsterdam Zuid, kaum ein Umweg. Dank Stadtplan ist relativ schnell ein Weg in die Richtung zwischen S103 und S102 gefunden. Die innerstädtischen Radverkehrsanlagen in Niederlanden sind auch nicht allererste Sahne. Ab dann ist die Strecke in Richtung Ijmuiden gut ausgeschildert und ziemlich gut zu fahren. Die Rückstrecke ist übrigens fast noch besser ausgeschildert, besonders wenn es um den Aufsprung in Ijmuiden geht. Am Fähranleger relativ frühzeitig angekommen und noch in Ruhe über 1 1/2 Stunden lang gelesen. Auf der Fähre dann erstmal den Liegesessel ausfindig gemacht und das gesamte Gepäck (ja, man kann es noch auf einmal tragen:=) mitgenommen. Waren nur vier Fahrräder auf der Fähre. Das Auslaufen war pünktlich und auf dem Oberdeck wunderbar zu genießen. Als es draußen dann kalt wurde: Runter und weitergelesen. Am besten: Nur Wertsachen und Fressalien (Frühstück etc. ist relativ teuer) sowie Schlafsack und Isomatte mit hochnehmen. Das Fahrzeugdeck ist zwischen Ablegen und 1/2 Stunde vor Anlegen verschlossen. Dann kann man sich mit der Isomatte und Schlafsack einfach hinlegen; irgendwo in den Liegesesselräumen findet sich schon Platz dafür an.

3 See – Newcastle – Lilliardsedge

2. Tag	: So. 30.7.2k
Distanz	: 116,63 km
Gesamt	: 150,63 km
Schnitt	: 21,56 (über die gesamte Tour)
MaxiSpeed	: 72
Fahrzeit	: – 1630
Wetter	: sonnig-heiß
Strecke	: Norham Road – A1058 – Osborne Road – Claermont Road – A167 – A696

Ein kleines Frühstück an Bord geleistet. Die Ankunft in Newcastle ist so pünktlich wie die Abfahrt. Nach dem vor uns stehenden Lkw als erste von Bord gelangt und schnell durch Zoll- und Paßkontrolle durchgestratzt und links fahren! Klappte diesmal auch nach dem ersten Kreisverkehr:=) Die A1058 geht es bis zur Osborne Road lang, ab da ist es eine Autobahn, also ab durch die Stadt, an Bahnhof und Stadthalle vorbei. Es geht mit leichten Hügeln los. Bloß nicht auf den Gedanken kommen in Newcastle oder Glasgow die ausgeschilderten Radwege zu benutzen: Kantsteine in voller Höhe an Knotenpunkte, also nichts mit Absenkung auf 0, eher um 0 sind die Regel. Auch sind die genauso häufig so plötzlich zuende wie sie angefangen haben. Man soll halt nicht alles den Deutschen nachmachen.

Die A696 ist schön hügelig. Am besten ist der Paß mit der schottischen Grenze. Oben ist man froh. Zumindest bin ich es, daß ich vorne 26, hinten 32 auf einem 559x35er Laufrad zur Verfügung habe. Erstmal ein bißchen in der Sonne auf dem warmen Asphalt am Grenzstein ausruhen und das Trikot abtrocknen lassen. Runter geht's dann immer schneller. Spitze irgendwo um die 73 km/h. Scheiße, die Kurve zieht sich stärker zu als die Bremsen. Also noch ein bißchen Kurvenneigung nachgelegt. Hm, geil das Gefühl. IMO ist hinter mir ein Motorrad gestartet, kann mich irgendwie nicht überholen:=) Bis Jedburgh geht's relativ schnell, auch wenn die Hügel wieder bremsend zuschlagen. Aber was soll's, ist schließlich Urlaub. Kurz hinter Jedburgh scheint dann der Ofen auß zu sein. Da kommt der Campingplatz Lilliardsedge wie gerufen. Gut, 9 £ sind im Nachhinein relativ teuer, aber sehr saubere Sanitäranlagen, gut Wiese, viel Platz etc. Zum ersten, und nicht letzten Mal: Nudeln, diesmal mit einer Gorgonzola-Milch Soße (Der aus Harburg mitgeschleppte Schimmelkäse sappscht durch die Verpackung durch und muß vernichtet werden. Nach dem Essen fängt es dann an zu Donnern und Gewittern, aber Zelt ist aufgebaut und bezogen, Essen gefaßt. Mir kann's egal sein, ich liege im Zelt und lese.

4 Lilliardsedge – Helensburgh

3. Tag	: Mo. 31.7.2k
Distanz	: ? km
Gesamt	: ? km
Schnitt	: ? (über die gesamte Tour)
MaxiSpeed	: 73
Fahrzeit	: 1000 – 1800
Wetter	: Regengüsse, durchgehend bedeckt
Strecke	: A696 – A7 – B7060 – A72 – A721 – A70 – A721 – A73(T) – A775 – Hamilton Road – A89 – Clyde St. – A814 – A82 – A814

Der Tag fängt so an wie der vorherige aufgehört hat: Anstieg. Aber nicht weit, die erste Abfahrt wird gleich wieder irgendwo mit 60 km/h gemessen:) Die erste Stunde verläuft trocken, dann wird's naß und nässer. Das englische Sprichwort *it's raining cats and dogs* ist untertrieben. Ab und zu kommen Löwen und Bernhardiner vom Himmel geplatscht. Wer denkt, daß Straßen am Fluß, hier die B7060, eben seien mag weiter diesem Irrglauben verfallen bleiben, ich bin endgültig geheilt. Dafür ist dort weniger loß als auf der A72 und die Landschaft ist schön. Der Regen wird so richtig heftig: Goretex-Socken anziehen, die lange Hose ist schon angezogen, Regenjacke anziehen und weiter. Von Flachland kann eindeutig nicht die Rede sein. Teilweise ist schön wenig los, teilweise nervig viel. In Richtung Glasgow verdichtet sich der Verkehr zunehmend. Auf der 775 geht es dann wieder, dank parallel verlaufender Autobahn. Das gibt eine schön lange Abfahrt nach Glasgow rein, die dank des starken Bremsverschleiß der Felgenbremsen bei Nässe noch ab und zu von den Hacken der Radschuhe wirkungsvoll unterstützt: Bei Nässe ein wirkunngsvolles Bremsmedium bei Tief(f)liegern. Aber noch besser bremsen 5 cm tiefen Pfützen bei 42 km/h. Dank Vorderradhaube werde ich dabei nur von oben (Regen) oder von den vorbeifahrenden Lkw's naß.

Achtung bei der Stadtdurchfahrt durch Glasgow. Aktuell gibt es nicht nur eine Menge Baustellen im Innenstadtkern, auch sind die Einbahnstraßen nervig. Besorgniserregender sind teilweise fehlende Schieberschachtdeckel oder Deckel in Gullydeckelgröße, bei denen 4 cm Teer fehlt bzw. eine derart tiefe Stahlkante ist: Gut zum Felgendurchschlag oder noch fatalerem Felgenruinieren. Da Glasgow schon vor zehn Jahren „besucht“ wurde: Einfache Durchfahrt, daß Wetter ist eh nicht einladend. Kurz vor Dumbarton geht es an den Lagerhallen von *Teachers* und *Ballentines* vorbei. Laut Tourismus-Information (TI) in Dumbarton gibt es an der A814 erstmal keinen Campingplatz. B&B ist eine Möglichkeit, in Caldross leider schon ausgebucht. Das nächste B&B in Helenburgh hat nur Doppelzimmer, aber die zweite auf der rechten Seite hat auch ein nettes Einzelzimmer (18 £) mit Blick auf Greenock auf der anderen Seite des *Firth of Clyde*. Aus dem Vorrat: Nudel mit Tütensuppe Spaghetti Napoli, verfeinert mit einem bißchen Salami und Tomtatenmark aus der Tube. Urteil der Reisezunge: Nicht schlecht. Zubreitet auf dem Gasherd der Gastgeber. Nach dem Essen wird mal wieder bis spät in die Nacht gelesen: Ja ja, Harry Potter macht auch im vierten Band, englisch latürnlich, noch süchtig. Aber der Gastgeber, um die 50, ist noch am Anfang des ersten Bandes:)

Ach so, ab Glasgow geht der Tacho nicht mehr, also stimmen ab hier die Kilometerzahlen und Schnitte nicht mehr. Und in Glasgow ist auch der hinten auf dem Ortliebsack festgeklettete Weihnachtsmann abhandengehoppelt, die Schlaglöcher und der Regen fordern ihr Tribut!

Irgendwo in Glasgow muß das Drahtseil (verzinnte Fesselfluglitze), welches das hintere Schlauchstück des Zugtrummes sichert, gerissen sein. Der Schlauch wird in die Lasttrumrolle eingezogen und auf ca. 7 cm geschlitzt. Dabei wird dann auch gleich der O-Ring, auf dem die Kette dort laufen sollte, dreimal ausgefaltet. Das alles entdecke ich erst am nächsten Morgen beim Ketteölen und Bremseneinstellen.

5 Helensburgh – Oban

4. Tag	: Di. 1.8.2k
Distanz	: km
Gesamt	: km
Schnitt	:
MaxiSpeed	:
Fahrzeit	: –
Wetter	: sonnig bis bedeckt, eine Stunde Regen
Strecke	: A814 – A83 – A819 – A85 – Ganavan Bay

Das mitgebrachte, selbstgebackene Brot muß ich dank Schimmelbefall leider abschreiben. Dafür ist das englische Frühstück (Würstchen, Bakon, gebratens Brot, Spiegelei etc.) nahrhaft.

Vor der Abfahrt werden erstmal Bremsen und Schaltung eingestellt und die total entölte Kette geölt.

Erst geht es bei bedecktem Himmel relativ flach los. Der Tacho braucht so seine Warmlaufzeit. Ab Shandon wird hügelig, besonders bei Garelochhead, wo die U-Boot-Basis mit einem Umweg über den Berghang umfahren werden muß. Und kurz danach wird's auch mal wieder naß. Während ich mir die Regenklamotten anziehe überholen mich zwei unbepackte Rennradler, aber so viel schneller sind die auf der erträglich hügeligen Strecke auch nicht. Ich überhole sie bei ihrer Einkehr in Tarbet (nächster Campingplatz), sie mich dann wieder im, nun wieder trockenen, Anstieg im Clen Croe. Der Anstieg in Richtung Westen ist netterweise relativ konstant aber langgezogen und bei dem Gepäck keine echte Freude. Dafür brint die Abfahrt Spaß: Kurven und stufiges Gefälle für zwischenzeitliche Heizereien. Der endgültige Abstieg bei Cairdown ist mit 1:6 (17 %) ausgeschildert. Bei Clachan wird eine kurze Rast eingelegt (Wasserfassen im Fluß und ein bißchen Schoko- und Müsliriegel).

Und weiter geht's nach Inverary: Touristenhochburg, bloß durch da. Aber, Ach du Schreck. Am Ortsausgang ins Glen Aray ist ein fieses Schild: 13 % Steigung. Aber die sind glücklicherweise nach ca. 30 Höhenmetern bzw. der ersten Kurve zuende. Ab dann geht es mit erträglicher, fast gleichmäßiger Steigung bis fast an das Loch Awe. Die Abfahrt bringt Spaß, aber dann gibt's mal wieder fiesen Mittelkram der kein konstantes Fahren zuläßt und etwas nervigen Autoverkehr (aber weniger als auf der A83). In Chruachan stoppe ich beim Informationszentrum des Pumpspeicherkraftwerkes (nach engl. Sprechweise regenertive Energie). Vier, mit Finkschen Drehschaufeln regulierte, Francisturbinen/-pumpen arbeiten seit ca. 1960 (Baubeginn 1956) in dem, einen Kilometer in den Granit getriebenen, Kraftwerk mit überirdischen Stausee bei ca. 400 m Gefälle. Eintritt und Besichtigung für Radfahrer frei! Nach der Pause und einem Stück Kuchen geht es weiter. Eine nette hügelige Strecke wird das bis nach Oban. Der linke Seitenstreifen mal wieder arg wellig geflickt und mit grobem Split belegt. In der TI in Oban (in einer alten Kirche im Stadtzentrum untergebracht) nach Campingplätzen gefragt und für den nördlichen, am Ende der Straße nach Ganavan entschieden. Die Entscheidung wird bei 5 £ mit einem unverbaubarem Meerblick, einem netten Sonnenuntergang und den ersten Mitchies belohnt. Aber bevor ich vor den Mitchies ins Zelt flüchte komme ich noch mit einem Iren aus Cork ins Gespräch. Er ist mit einer BMW unterwegs und will morgen auch nach South Uist.

Mal wieder Spaghetti Napoli und natürlich Lesen und Schlafen. Lesen geht mit dem PAL-Light Gold bei normaler Stufe mit abezogener Bündeloptik auch ganz gut. Der 9 V Block wird bei den 5 mA anscheinend kaum belastet. Ich habe trotz vieler Spielerein unnd langer Leseabende im Zelt seit Pfingsten noch die erste Battrie in der LED-Taschenlampe (siehe Beleuchtungstext auf experte.kt2.tu-harburg.de/fahrrad.html). Wird einfach in Unterarmlänge vom Buche entfernt hingelegt und beleuchtet dieses dann komplett lesefreundlich.

Achso: In Oban soll es immerhin zwei Fahrradläden geben!

6 Oban – South Uist

5. Tag	: Mi. 2.8.2k
Distanz	: km
Gesamt	: 439,16 km
Schnitt	: 22,00
MaxiSpeed	: 45
Fahrzeit	: 1200 – 2245
Wetter	: sonnig bis bedeckt, wenig Regen
Strecke	: Ganavan Bay – Oban – A865 – YH Howemore

Bei einer Karrimortasche muß ein Naht nachgenäht werden, beim Zeltsack ist der gesamte Verschluß und eine Kompressionslasche halb anzunähen, sie haben beim letzten Einsacken in Lilliardsedge gelitten bzw. sind bei Aussacken komplett abgerissen. Das geht aber, trotzdem die Mitchies bei dem geringen Wind und dem leichten Nieselregen (ab und zu) auch schon am Vormittag rauskommen. Um 12 ist das Zelt dann abgebaut und es geht zum Fähranleger. Das Ticket für alle drei Passagen (Oban-Lochboisdale, Otternish-Levernburgh und Stornoway-Ullapool) wird für 32,5 £ gelöst. Noch ein bißchen Oban erkundet, Lebensmittel eingekauft und in der Destille bei einem 18-jährigen schwach geworden. Der Verlockung der 25jährigen in Faßstärke (bis zu 60 %) für bis zu 160 £ konnte ich gerade noch widerstehen. OK, ab zur Fähre und im Regen den netten Iren auf der BMW wiedergetroffen. Wir verabreden uns während der Fährfahrt für das YH in Howmore. Nach der schönen und nach Mull sonnigen Überfahrt nach Barra (bis auf einen steigen alle Radfahrer da aus) geht es bei bedecktem Himmel nach Lochboisdale. Schnell verflüchtig sich der von der Fähre verursachte Verkehr und die ca. 35 km bis zum YH verfliegen auf der erst sanft welligen, später hügeligen Strecke fast wie im Fluge. Im YH treffe ich den Iren wieder. Er hat auf der Sträse im Scheinwerferlicht *Puffins*=Papageientaucher gesehen. Ein Schotte ist auch noch wach und wir tratschen zu dritt bis ca. 01 Uhr. Ein paar Schauer huschen dann über die Insel und ich verpiesel mich ins gemachte Bett im Zelt hinter dem YH.

7 South Uist – Harris

6. Tag	: Do. 3.8.2k
Distanz	: km
Gesamt	: km
Schnitt	:
MaxiSpeed	: >70 (auf Harris)
Fahrzeit	: 1030 – 1830
Wetter	: gemischt
Strecke	: YH Howemore – A865 – uncl. hinter Kirkibost nach Sollas – A865 – B893 – Fähre – A859 – uncl. auf der Ostseite Harris bis hinter Ardvay

Morgens wird dann das aus Oban mitgebrachte Weißbrot getoastet. Ein Teil der anderen Übernachter ist auch schon wach (habe vor dem Aufstehen mal wieder lange gelesen). Honig, Tee, ein bißchen Müsli mit der mitgebrachten Milch. Um 1030 ist dann endlich alles zusammengepackt. Es ist kühl, also lange Hose und Armlinge anziehen. Auf der leicht hügeligen Straße geht es genn Norden. Es ist relativ wenig Verkehr aber viel Fairkehr. In der Sonne wird dann hinter Sol(l)as gerastet. Währenddessen zieht eine Familie (Sie vorweg, er hinterher, beide mit Trailerbikes im Anhang) vorbei. Ich überhole sie während ihrer Rast. Am Fähranleger in Otternish sehe ich die vier wieder vorbeifahren, sind wohl auf dem Weg nach Baile, dem YH auf *Berneray*, einer mit schöne Sandstränden versehenen Insel, die im alten OS noch nicht per Damm mit *North Uist* verbunden ist.

Mit der kleine Fähre geht es dann durch das sehr enge Fahrwasser nach Leverburgh. Dort verpiesel ich mich gleich in Richtung Ostseite und gucke mir auf der Südostspitze die mehre hundert Jahre alte *St. Clemens Church* an. Aber das ist erst nach eine saftigen Steigung möglich. Ab dann geht es durch eine einsame Mondlandschaft, verwinkelte Berg- und Talbahn an der Ostküste genn Norden. Ab und zu kann kann man die 70 km/h durch's Tal mitnehmen, ab und zu sind enge, nicht einsehbare Kurven vorhanden, das war's dann mit kinetischer Energie, die Felgen werden mal wieder warm.

OK, hinter Ardvay ist dann erstmal der Ofen aus. Mitten in dem Anstieg ist ein flaches Stück Hochmoor, welches direkt in der Kurve in der Hanglage „relativ“ trocken sein dürfte. Aber sehr schnell stellen sich die Mitchies ein. Und diesmal kriechen die sogar durch die Socken. Zum Kochen (chines. Tütennudelsuppe, doppelte Portion) verkrieche ich mich auf einen etwas höhergelegenen Felsen. Aber auch da: Keine Ruhe vor den Mitchies. Schnell gegessen und ab ins Zelt flüchten und lesen. Ich habe leider erst später gesehen, daß ganz in der Nähe wieder in YH ist. Kommt davon, wenn man mit den falschen Karten unterwegs ist:(

8 Harris – Ardmair

7. Tag	: Fr. 4.8.2k
Distanz	: km
Gesamt	: 559,43 km
Schnitt	: 21,98
MaxiSpeed	:
Fahrzeit	: 0800 –
Wetter	: gemischt
Strecke	: unclassed – A859 – Fähre – A835

Die Ostküste von Harris soll eine ganze Ecke Tweed-Weber beherbergen. Leider gibt es keine Hinweisschilder am Straßenrand. Auch nur wenig B&B. Und auf Harris und Lewis gibt's gerade mal drei YH, von denen eines (Kershader) nur für Wanderer zugänglich ist.

Nachts hat's mal wieder geregnet. Aber es sind noch genügend Mitchies unterm Überzelt und aktiv. Also im Zelt frühstücken und Sachen packen, Zelt zusammenpacken und abhauen. Gleich so richtig bergauf. Runter nach Tarbert, am Ortskern vorbei ehe er wahrgenommen wird dann geht es erst richtig los. Harris hatte nette lange Steigungssstrecken parat, die bei meinem Gepäck wirklich die 26-32 erfordern. Es gibt da Radler, die lieber absteigen und ihre Upright's schieben. Ab *Aline Lodge* wird's dann mit dem Übergang von Harris nach Lewis allmählich flacher. Nerviger Kleinkram ist aber immer noch vorhanden.

In Stornoway finde ich am Hafen einen Laden, der mit Tweed und Produkten daraus handelt. Zwar hat er keinen in uni schwarz oder dunkelgrau, wie von meiner Schwester gewünscht, aber einen leicht gemusterten, fast dunkelgrauen kann ich doch aufteiben. An der Fähre treffe ich dann einen Paderborner Biologen, der z.Zt. in Colchester an seiner Diss schreibt. Wir unterhalten uns gut. Dann trudeln die kurz hinter Tarbert Überholten ein. Ihm hat's kurz vor Stornoway das Hinterrad kapital zerfetzt: Ketten zwischen Zahnkranz und Speichen, diverse Speichen zerrissen, Platten, Schutzblech fast aufgefaltet. Ob der in Ullapool Hilfe findet? Es fahren ziemlich viele Radler auf die Fähre. Die Überfahrt ist mal wieder typisch: Mit Auslaufen aus Stornoway kommt die Sonne hervor.

In Ullapol hole ich mir aus dem YH noch eine Karte mit den anderen YHs ab und mache mich auf den Weg in Richtung Nordwesten. Nach dem dritten Anstieg mit zwischenzeitlichen Abfahrten über 60 km/h fahre ich bei Ardmair raus und besuche den Campingplatz. Schön: Sonne und Wind. Also nichts mit Mitchies. In Ruhe Duschen, Fahrrrad warten (Schaltung, Bremsen, Kettenschutzrohr, Tacho macht mal wieder Probleme), Essen und lesen.

9 Ardmair – Inverness

8. Tag	: Sa. 5.8.2k
Distanz	: 27,55 km
Gesamt	: 586,98 km
Schnitt	: 22,81
MaxiSpeed	: 73
Fahrzeit	: 0830 – 1800
Wetter	: gemischt
Strecke	: A835 – Ullapool – Bus nach Inverness

Ich komme nicht aus dem Schlafsack raus, bevor der Harry Potter durchgelesen ist. Erstmal frühstücken und dann: Kein Wind aber dafür Mitchies beim Zeltabbau. OK, los geht's. Gleich geht's mit den Hügeln los. Noch reicht das 42er vorne, aber dann wird doch das 26er benötigt. Komisch, gestern hat die Kette noch nicht auf dem Umwerfer geschliffen. Ich halte auf dem Berg kurz vor Drumrunie an und schaue mir das Fahrrad an. Scheiße, Risse in der Pulverbeschichtung am Übergang Schweißnaht-Rahmenrohr sowohl vorne rechts als hinten links am Steuerrohr, jeweils über 28 mm. Das war's dann wohl. Die richtigen Bergstrecken kähmen jetzt erst noch. Zurück nach Ullapool. Der Bus in Richtung Inverness ist gerade (1015) abgefahren, der nächste fährt um 1645, eben nach der nächsten Fähre von Lewis. Ich rufe beim Fahrradhändler an, schlage die Zeit beim Kartenlesen, Lesen (*The Last Lighthousekeeper*, eben erworben) und dem Möwenzuschauen tod. Schaue mir nochmal den Rahmen an, das Kettenrasseln auf dem Umwerfer liegt nur daran, daß ich am Vorabend 2 cm Schlauch vom vorderen Laststrum abgeschnitten hatte, da dieser in den Umwerfer reinragte. Dieser Schlauch führte die Kette bisher leise durch den Umwerfer. Insofern Glück im Unglück. Die Risse hätte mir auch noch weiter in der Wildnis durch eine etwas größere, ungesunde, Rahmenverformung auffallen können.

Der eine Bus nimmt das Fahrrad, in der Zeltbodenschutzplane eingepackt, mit und berechnet dafür den Kinderfahrpreis. Fahrräder werden normalerweise nicht mitgenommen. So komme ich für 7,5 £ sicher nach Inverness.

Nach dem Aussteigen erstmal das Fahrrad entpacken, die Folie zusammenfalten, alles aufladen und ab zum Bahnhof, ist laut AA gleich um die Ecke. Auf dem Bahnhof für 58 £ Zugfahrt und Fahrradreservierung für Montag bis Newcastle (ab Inverness 1040, an Newcastle 1600) festgemacht. Das sollte noch für die Fahre am gleichen Tag (letztes Einchecken 1700) reichen.

Bei der TI treffe ich nach der Campingplatzerkundigung dann den Paderborner wieder. Er wundert sich, das Fahrrad ein zweites Mal zu sehen, wo ich doch ganz andere Pläne hatte. Wir schnacken noch ein bißchen und trennen uns dann. Ich fahre zum städtischen Campingplatz. Der liegt an der A82 in Richtung Loch Ness. Erstmal fahre ich eine Runde um ihn herum, so versteckt ist der Eingang. Komisch, keine Mitchies. Zum letzten Mal auf dieser Tour: Spaghetti Napoli mit Käse, Senf, Curry, Pfeffer, Tomatenmark und Salami verfeinert. Da das Büro schon geschlossen ist kann ich erst am nächsten Morgen die zweimal 4,2 £/Nacht bezahlen. Der Zustand der sanitären Anlagen ist schlechter als der auf den privaten Plätzen.

10 Inverness – Forres –Inverness

9. Tag	: So. 6.8.2k
Distanz	: 103,9 km
Gesamt	: 690,9 km
Schnitt	: 22,5
MaxiSpeed	: 50
Fahrzeit	: 0830 – 1630
Wetter	: sonnig – bedeckt
Strecke	: A82 – A96 – Dallas Dhu – A96 – Nairn – A96 – B9092 – Fort George – B9039 – A96 – A82

Morgens geht es früh los, nur eine Ortlieb leicht gebackt. Ich will unbedingt noch in Dallas Dhu vorbeigucken. Der Weg dahin ist nur leicht wellig, nicht schlimmer als die Lüneburger Heide und schnell, der starke Wind aus Nordwest schiebt gut halb von achtern und der Tacho zeigt so im Schnitt 36 an, ohne daß ich mich totmache. Die Straße is bei der frühe Uhrzeit am Sonntagmorgen fast leer.

Dalls Dhu ist eine Destille, die 1983 das letzte Faß abgefüllt hat und seit 1987? ein Museum ist. Wir waren 1990 da. Ich mache in aller Ruhe einen Rundgang mit einem *Wand*. So werden die portablen Museumsführer, übergroße Fernsteuerungen, genannt, die zu den einzelnen Stationen in PROMs eingespeicherte Texte abspielen. Ich bin damit um 1130 durch und habe mich für einen 20-jährigen Dallas Dhu entschieden, darüber wird es schnell unbezahlbar. Merke: Sonntags darf in Schottland zumindest harter Alkohol erst nach 1230 verkauft werden, auch wenn man ihn eindeutig nicht vor 1230 konsumieren will. Also nochmal in aller Ruhe durch die Destille und die Mechanik und Elektrik (alles Ex-Geschützt) angeguckt und die Sonne genossen.

Auf dem Rückweg gucke ich mir in Nairn noch den kleinen Hafen an und biege dann von der jetzt stark befahrenen A96 ab und fahre die B9092 in Richtung Fort George. Hm, bei Gegenwind und dem bekannt löchrigen Splitbelag sind nur 25 km/h drin. Der Belag bremst merklich, sobald die Strecke besser wird geht auch die Geschwindigkeit hoch. Fort George (4 £) lohnt sich, allerdings bitte ca. 1–2 Stunden Zeit mitbringen. Es sind ziemlich viele Deutsche da. Weiter geht's dann über die B9039 und A96 nach Inverness, wo ich im Supermarkt (Sonntags bis 1800 auf, wie ist das hier mit der akt. Ladenschlußdebatte?) noch Marmelade etc. einkaufe. Zurück zum Campingplatz, vorpacken, essen.

Hmm, zwei Tüten Linsensuppe sind genau die richtige Menge. Nachdem der Kocher gestern beim Umfüllen von Petroleum aus der Reserveflasche so richtig gemuckt hatte, daß ich auf den Spiritusbrenner umgestiegen bin, geht er heute wieder einwandfrei. Komisch, muß ich nicht verstehen.

11 Inverness – Newcastle – See

10. Tag	: Mo. 17.8.2k
Distanz	: 22,8 km
Gesamt	: 713,8 km
Schnitt	:
MaxiSpeed	: 50
Fahrzeit	: 0900 – 2400
Wetter	: gemischt
Strecke	: A82 – Bahn – B1600 – A187 – Fähre

Zelt abbauen, ab zum Bahnhof, auf den Zug warten. Achso, Kraftstroff ist auch in GB mit ca. 3 DM/ltr. ziemlich teuer. Aber noch nicht teuer genug. Busse lassen bei einer dreiviertelstunde Wartezeit den Motor durchlaufen, Pkw bei einer Viertelstunde vor der Schranke, Züge bei einer Stunde im Bahnhof. Aber Aufgrund der Spritpreise die Tankstellen boykottieren wollen. Die spinnen die Briten.

Das Fahrradabteil ist für Diamtantrahmen gestrickt. Aber der Baron paßt gerade so mit Gepäck da hin. Die Fahrt nach Edinburg ist schön: Langsam, kurvig, bergig. In Edinburg wird das Rad dann in den Gepäckwagen eingeladen und der reservierte Platz (man sollte unbedingt reservieren, in England ist noch mehr reserviert als in den ICEs in Deutschland).

In Newcastle geht dann ein ziemliche Hatz los, der Zug hat ca. 10 Minuten Verspätung, und ich nur 45 Minuten Zeit um zum Fährterminal zu kommen. Dann spielt da noch der Feierabendvervkehr in der City, nicht übereinstimmende Karte und Straßenausschilderung (Straßennummern), Straßennahmenschilder sind selten, einige Fußangeln. Aber ich bin auf der richtigen Strecke und kann gut heizen und bin noch rechtzeitig an der Fähre. Ticket umbuchen und anstellen. Dabei treffe ich zwei Belgier (Mitzwanziger und seinen Nachbar in den 50ern?), die über Dover – Wales – Skye – Inverness – Newcastle unterwegs waren. Es gibt einen schönen Sonnenuntergang und nette Gespräche.

12 See – Amsterdam – Harburg

11. Tag	: Di. 17.8.2k
Distanz	: 34 km
Gesamt	: 747,73 km
Schnitt	: 22,37
MaxiSpeed	: 76,4 (auf der gesamten Tour)
Fahrzeit	: 0000 – 2000
Wetter	: sonnig
Strecke	: Fähre – Amsterdam – Bahn – B73 – Zuhause

Die Fähre kommt pünktlich an und wir machen uns zu dritt auf den Weg nach Amsterdam. Erstmal $\Pi \times$Daumen durch Ijmuiden durch und dann sind auch schnell die ersten Schilder für die Radroute nach Amsterdam gefunden. Was so innerorts als Radverkehrsanlage angeboten wird taugt wohl für unbepackte Hollandräder bei 10 km/h aber nicht für Reiseradler mit 30 und mehr Kilogramm und 30 km/h. Die Route nach Amsterdam ist schön zu fahren, die Post geht ab. Ich mache die Pace, hinter meinem Gepäckberg sollte ein bißchen nutzbarer Windschatten sein. So holen wir uns auch noch einen unbepackten Rennradler kurz vor Amsterdam:=).

In Amsterdam trennen sich unsere Wege. Ich muß am Bahnhof noch Reservierungen und Fahrradkarte kaufen. Zwei Stunden Wartezeit vor dem Schalter. Ich hoffe, daß es bei der DB nicht soweit kommt! Aber eine Stunde vor Abfahrt des IR konnte noch reserviert werden, das ist auch gut.

Über Osnabrück (unterwegs gießt es nochmal), RB nach Bremen und EC nach Harburg geht's nachhause. Ich erzähle einem in Holland eingestiegenen Hamburger noch von den CMs, mal sehn, vielleicht sehen wir uns da ja wieder.

Ab nach hause und Sachen auspacken und Wäsche anschmeißen.

13 Resümee

Hm, trotz besseren Fahrrades und Trainingsstandes ist der Schnitt nicht viel besser als der von vor zehn Jahren. Aber das mag gut an den vielen Bergstrecken und dem vermehrten Gepäck liegen. Die paar Heizstrecken bergab können das nicht mehr rausholen. Wer ernsthaft Gepäck reduzieren will: So gut wie keine Lebensmittel mitnehmen und täglich neu einkaufen. Die nächste Stufe ist dann nur noch: Zelt, Kocher und Isomatte zuhause lassen und nur noch B&B und YH besuchen. Dann käme man wohl mit unter 15 kg und zwei Taschen aus. So haben es dann auch ca. 80 % der Radler in der Gegend gemacht. Nächste Stufe: Zu Zweit fahren und Werkzeug, Verbandzeug und Ersatzreifen aufteilen. Aber da hatte sich ja keiner gefunden.

Der Verkehr hat in den letzten zehn Jahren stark zugenommen, der Asphalt ist immer noch so rauh und bremst gut. Wer wenig Autoverkehr haben will, der sollte sich Barra und den Rest der äußeren Hebriden unbedingt vormerken. Wenn man dann noch Wanderschuhe und Rucksack mitnimmt: Dort gibt's gute Wanderouten und eine reichhaltige Flora und Fauna. Auch dürfte nördlich Ullapool nur noch wenig los sein. Nur die Berge und Mitchies sind da nervig. Gegen Mitchies hilft nur: Windige Zeltplätze aufsuchen bzw. nach der Abenddämmerung das Zelt aufschlagen. Egal ob frisch geduscht oder total verschwitzt, die kleinen Mücken fliegen förmlich auf bestimmte Personen.

Wer Rechtschreibfehler findet darf sie behalten:=)

Olaf Schultz

A Nützliche Links

- Scottish Youth Hostels: www.syha.org.uk
- Busunternehmen Interlink: www.interlink.co.uk (IIRC)
- Fährunternehmen Caledonian MacBrayne: www.calmac.co.uk
- ScotRail: www.scotrail.co.uk
- Scottish Cylists' Union (SCU): www.btinternet.com/ scottish.cycling
- Cyclists' Touring Club (CTC): www.ctc.org.uk

Index