



Orkney Islands & Schottland

Juni 1997

SONNTAG, 8. JUNI 1997.

BRAMFELD-ALTONA, 17 KM.

-Sonnenschein-

Kurze relaxte Abschiedsfahrt in Jeans zum Fährterminal der Scandinavian Seaways, Fischereihafen. Eddi Wendland hat uns noch einen guten Tip mit auf den Weg gegeben: Heute ist der Hamburger Motorradgottesdienst!!! Der Konvoi wird sich ab 14.00 Uhr nach Norden bewegen, d. h., wir müssen vor 14.00 Uhr die Nord-Süd-Magistrale gequert haben, sonst sitzen wir für eineinhalb Stunden fest und erreichen das Schiff nicht mehr. Um 13.50 Uhr kreuzen wir den Siemersplatz gerade noch rechtzeitig, bevor die Verkehrspolizisten mit der Sperrung der Kreuzung beginnen. Ziemlich früh sind wir daher am Fährterminal und können mit etwa fünfundzwanzig anderen Motorrädern bald an Bord. Das Verzurren der Fahrzeuge gegen das Umfallen bei rauher See ist für Volker mittlerweile Routine und wenig später haben wir unsere Kabine bereits bezogen, stehen an Deck und beobachten die Verladung der PKWs und LKWs. Erst nach der Reise erfahren wir, daß Anne & Eddi verdeckt hinter dem Zollhäuschen als Überraschung warten, um uns zu verabschieden. Leider waren wir bereits zehn Minuten zu den beiden RMO-Freunden da. Auch eine Visitenkarte von sich, die Eddi einem anderen Passagier zusteckt, mit der Bitte, sie an unseren Hamburger BMW-Motorrädern zu befestigen, erreicht uns nicht. So wissen wir nicht, daß liebe Freunde fast eine Stunde auf uns warten.

Pünktlich um 16.30 Uhr heißt es „Leinen los“ und elbawärts geht es mit Kurs auf Newcastle-upon-Tyne mit MS „King Of Scandinavia,..“ Das Schiff ist betagt und entsprechend eng sind die Kabinen ausgelegt. Wir haben uns eine Doppelaußen mit DU/WC gebucht. So beginnt der Urlaub für uns auch mit einem bißchen Komfort auf See. Annegret hat ihre Kaugummis gegen Seekrankheit seit dem letzten Jahr nun immer parat; sie helfen ihr schnell und gut. Gegen 19.30 Uhr haben wir die Elbe verlassen, der Lotse ist von Bord, und wir haben ca. 90 Minuten später den Helgoländer Felsen an Steuerbord querab. Noch lange sehen wir das Helgoländer Leuchtfeuer achteraus als letzten Gruß aus der Heimat.. Am Ende des ersten Tages stehen wir noch bis Mitternacht an Deck und beobachten den sternklaren Himmel über der schwarzen Nordsee.

MONTAG, 9. JUNI 1997.

NEWCASTLE-LONGNIDDRY, FIRTH OF FORTH,

204 KM.

-Sonnenschein-

Die See ist spiegelglatt, und wir schlafen gut und tief. Die Sonne weckt uns durch das Ka-

binfenster, und wir sind schnell auf den Beinen. Nach einem großen Becher Kaffee und einem Brötchen aus der Cafeteria stehen wir wieder draußen an Deck und beobachten das Meer. Wir entdecken, daß das Fährschiff nur mit einem Propeller läuft. Ostwind=Rückenwind. Da kann die Schiffsführung leicht einige Tonnen Schweröl sparen. Gegen 11.00 Uhr zieht an Steuerbord eine ganze Zeit in ca. 70 Meter Entfernung ein Rudel Schweinswale für knapp fünf Minuten parallel mit uns ihre Bahn. Kürzer und runder als Delfine haben sie doch den gleichen Schwimmstil und springen fast ganz aus dem Wasser. 12-15 Tiere zählen wir und sind ganz aus dem Häuschen bei dem seltenen Anblick. Es ist heute Volkers 17. Fahrt auf dieser Route und auch er hat in der Nordsee so etwas noch nicht gesehen. Letztes Jahr auf den Hebriden und im Mittelmeer, daher kennen wir so etwas gut. Schon bei den alten Griechen galt so eine Beobachtung zum Anfang einer Odyssee/Reise als gutes Omen.

Der Duty-Free-Shop hat sich preislich mittlerweile auf skandinavisch-englisches Niveau hochgeschraubt und ist für uns uninteressant. Da ist es in Deutschland gleichteuer. Wir stellen unsere Uhren eine Stunde vor und machen um 15.30 Uhr in Tynemouth bei Newcastle die Leinen fest. Schnell sind wir von Bord. Volker hat an beiden Maschinen Krauser-Koffer montiert. So hat jeder von uns zwei reelle, wasserdichte Koffer. Volker noch zusätzlich einen Tankrucksack für die Nikon, die Wasserflasche, Castrol TBE und das Kartenmaterial. Die Gepäckträger sind leer. Damit sind die Schwerpunkte der 2 Gummikühe angenehm tief und auch Annegret hat keinerlei Probleme mit dem Handling des schweren Tourers.

Wir fädeln uns in die A1 in nördlicher Richtung ein. Achtzig Kilometer vor uns liegt an der Ostküste die „Holy Island Lindisfarne“, der man bei Ebbe einen Besuch abstatten kann. Noch nie kamen wir hier zur richtigen Zeit; hatten immer Pech mit der richtigen Tide. Heute kann es klappen. Als wir das Wattenmeer auf dem Plattenweg queren, bemerken wir, daß der Ostwind das auflaufende Wasser schon bis dicht an den Weg getrieben hat. Unbekümmert fahren wir weiter. Nach zehn Minuten Fahrt durch die Dünenlandschaft packen uns doch die Skrupel und wir drehen um. Wenn uns die Flut hier auf der Insel festhält, müssen wir über Nacht bleiben, bis wieder Ebbe kommt. Dann ist unsere Reservierung für die Nacht am Firth of Forth für die Katz. Schnell fahren wir zum Betonweg zurück und sehen, daß das Wasser fünfundzwanzig Zentimeter gestiegen ist. Der Plattenweg ist bereits überschwemmt! Wir müs-

sen jedoch weiter, und so treiben wir die BMWs mit langsamster Fahrt ca. 500 Meter durch die steigende Nordsee. Die Bugwelle ist auch für die gaffenden Engländer beeindruckend, die am Ende der Durchfahrt stehen und sich nicht mehr die Überfahrt zutrauen.

Salzwassergeduscht setzen wir unsere Weiterfahrt nordwärts auf der A1 fort und gönnen den Maschinen nach einem Tankstopp eine entsalzende Wäsche mit dem Dampfstrahl. Bei diesem Tankstopp bemerken wir einen Bruch der rechten Kofferhalterung an Annegrets BMW R60/5. Zehn Kilogramm Maximalgewicht ist laut Krauser zugelassen. Neun Kilogramm hatte uns unsere sprechende Personenwaage zugeflüstert bei der Kontrolle vor der Abfahrt. Zum Glück sind es nur noch knapp 20 Kilometer bis zum heutigen Etappenziel nach Longniddry. Hier haben wir aus Fiets Michelmanns Unterkunftsverzeichnis unser Zimmer im „The Spinney Guest House“ bei Mr & Mrs Playfair vorbestellt. Mr Playfair hat schon für uns sein Auto aus der Garage entfernt und erwartet uns mit frischem Kaffee und selbstgebackenen Plätzchen. Wir erfahren, daß Mrs Playfair erblindet ist und dennoch die gesamte Unterkunfts-korrespondenz mit Hilfe eines sprechenden Computers allein erledigen kann. Auch das Backen von Brot und Kuchen gelingt Ihr ausgezeichnet mit Hilfe einer sprechenden Haushaltswaage in der Küche. Als wir dem Gastgeber von unserem defekten Kofferhalter erzählen, nickt er verständnisvoll und verkündet uns zehn Minuten später, daß der Inhaber der einzigen Autowerkstatt in Longniddry, Mr Alexander, uns morgen nach dem Frühstück erwartet, um uns zu helfen. So schmeckt uns das dunkle cremige Guinness vom Faß an der stilvollen Bar im gemütlichen Dorf-Pub gut, und wir freuen uns auf den morgigen Tag. Übernachtung UKL 17,- p. P. BB/DU/WC.

DIENSTAG, 10. JUNI 1997.

LONGNIDDRY-ULLAPOOL, 367 KM.

-Sonnenschein-

Nach einem Full-English-Breakfast sind wir um 08.30 Uhr in der Werkstatt. Wir demontieren Rücklicht und Blinker und können dann schon den gesamten Gepäckhalter nach hinten herausziehen. Wir verstärken das gebrochene Rahmenrohr innerlich mit einem Bolzen und verschweißen das Ganze fachmännisch. Annegret erntet viele verstohlen-bewundernde Blicke der Belegschaft, und wir haben das Gefühl, man hilft uns gern. Das Teil ist dank der durchdachten BMW-Konstruktion wieder schnell an seinen Platz montiert. Wir bedanken uns für die schnelle Hilfe mit UKL 6,- (DEM 18,-) und kehren zum Guesthouse zurück, klinken die Koffer ein und starten zu

neuen Zielen. Via Edinburgh in Richtung Norden nach Perth. Weiter via Pass of Killiecrankie, Blair Atholl und Tomatin nach Inverness. Hier über die Taybridge. Dann weiter in nordwestlicher Richtung via Strathpeffer bis nach Ullapool. Von Stadt zu Stadt nimmt der Verkehr immer mehr ab. Auf den letzten hundert Kilometern nach Ullapool fühlen wir uns richtig einsam. Ullapool ist ein typisches, schottisches Fischerstädtchen. Schnell haben wir ein schmuckes Häuschen am malerischen Hafen gefunden, wo Bed & Breakfast angeboten wird. Mrs Mackenzie nimmt uns gern für UKL 17,- p. P.. BB/DU/WC auf und gibt uns ihr schönstes Zimmer mit Meerblick. Vor unserem Besuch im urigen Fischerpub decken wir uns mit einer Portion Fish'n Chips ein, die wir aus der Packung bei untergehender Sonne am Hafen verspeisen. Dabei schauen wir einem Reusenfischerboot zu, das gerade seinen Tagesfang in großen Körben in einen spanischen Kühllastzug entlädt. Mehrere tausend leckere Krustentiere werden mit einer Winde aus dem Kutter in Bassins mit Seewasser auf dem Lastzug entladen. Es wird gefeilscht und es ist spannend, während des Essens zuzusehen. Nach diesem langen Tag fallen wir todmüde in die Betten.

MITTWOCH, 11. JUNI 1997

ULLAPOOL-TONGUE, 143 KM

-Heiter bis wollig-

In der Nacht hat es etwas geregnet und am Morgen tröpfelt es hin und wieder. Nach dem Frühstück wechseln wir Geld bei der Bank of Scotland. Natürlich gibt man uns schottisches Geld. Es hat den gleichen Wert wie das englische, betont jedoch die innere Eigenständigkeit der Schotten und die Pseudo-Unabhängigkeit. In England hatten wir schon Akzeptanzprobleme mit den Banknoten und die Banken in Deutschland tauschen es nicht zurück. So ist es wichtig, am letzten Abreisehafen in England das schottische Geld zu wechseln.

Wir entdecken am Hafen ein kleines, aber starkes Motorboot, dessen Skipper Fahrten zu der umgebenden Küste anbietet. Das ist etwas für uns und wir sind dabei. Nach kurzer Fahrt entdecken wir den ersten Seeotter und auch Seehunde dicht am Schiff. Seevogel in großer Menge (Razorbills, Guillemots, Skuas, Herons etc.). Nach zwei Stunden sind wir wieder im Hafen von Ullapool, wo ein dicker fauler Seehund herumschwimmt und sich von den Fischern auf ihren Booten mit Fischabfällen füttern läßt.

Um 13.00 Uhr sind wir wieder auf der Straße. Diese sind ab Ullapool nur noch einspurig mit Ausweich- und Begegnungsplätzen. Vorausschauende Fahrweise ganz links ist hier zwingend erforderlich. Hin und wieder trifft man eben doch einmal auf Gegenverkehr. Dafür belohnt die Landschaft mit atemberaubender Schönheit. Der Stechginster steht in voller Blüte und durch die Feuchtigkeit duftet das frische Grün. Steilküsten und schroffe Klippen wechseln ab mit Hochmooren und nackten rundgeschliffenen Gebirgskuppen. Stumme Zeugen verschiedener Eiszeiten der Vergan-

genheit. In geschützten Fjorden und Buchten immer wieder Fischfarmen im Wasser. Es sind einfache, im Wasser verankerte, nach unten spitz zulaufende Netze. Durchmesser ca. zwanzig Meter. Bis zu dreißig davon sind aneinandergehängt und mit Stegen auf Schwimmkörpern verbunden. Von diesen wackeligen Wegen aus werden die Zuchttiere gefüttert und geerntet. Vornehmlich Lachs und Schellfisch wird hier erfolgreich vermehrt und gibt notwendige Arbeitsplätze in dieser völlig strukturschwachen Region. Jedoch gerade diese unzersiedelte Natur zieht uns ja hierher, und so genießen wir jeden Kilometer des schottischen Hochlandes. Mit sonorem Ton schnurren die 2-Zylinder Boxer zwischen den Beinen und geben ein bäriges Gefühl von Kraft und Sicherheit. Schaltfaul brubbeln wir durch die Landschaft. Hin und wieder einmal in den dritten Gang herunter, um seltenen Gegenverkehr oder noch seltenere Überholer passieren zu lassen. Tankprobleme kennen wir nicht bei einem Radius von knapp fünfhundert Kilometern. Unsere heutige Route führt uns in den äußeren Nordwesten des schottischen Hochlandes über Lochinver, Scourie, Cape Wrath, Durness, Emboll bis nach Tongue, wo es stark zu regnen beginnt. Mrs Mackay hat ihr „B & B“- Schild herausgehängt und wir erhalten das ehemalige Kinderzimmer der ausgezeichneten Tochter. UKL 14,- p. P. BB/HC. Die Abwanderung der jungen Menschen in die Ballungsgebiete ist hier einerseits ein großes Problem. Andererseits sind Arbeitsplätze große Mangelware. So versucht sich eben jeder hier recht und schlecht durchzuschlagen. Wenn wir hier in diesem Zusammenhang auch nicht von Armut sprechen wollen, ist doch der Unterschied des Lebensstandards zum Süden deutlich groß. Tongue liegt oberhalb eines großen flachen Meerinlets. Bei Ebbe schlüpfen hier im Juni bis August die Sandmücken. Bei einer Windstille wie heute erreichen sie schnell den Ort und die Bewohner. Wir bemerken die Plagegeister erst, als wir das Zimmer bereits festgemacht haben. So sind wir schnell an exponierten Körperteilen arg zerstoehen.

DONNERSTAG, 12. JUNI 1997

TONGUE-KIRKWALL, ORKNEYS, 149 KM

-Regenwetter-

Morgens regnet es, ohne daß wir richtig naß werden. Es sind kleinste Wassertröpfchen, die durch den Winddruck des Fahrzeugs von der Bekleidung fortgedrückt werden. So sitzen wir gemütlich warm und trocken in unseren Gore-tex-Membranen. Diese Fahranzüge sind immer wieder Spitze und einer Kombination aus Lederzeug und Regenkombi in jedem Fall haushoch überlegen. Selbst als es am späten Vormittag heftig schüttet, kommen wir um 11.30 Uhr knochentrocken am Fährhafen von Scrabster (Skarabister) an. Kaum haben wir unsere vorbestellten Fährtickets am Terminal in Empfang genommen, werden wir schon auf das Hochseefährschiff „St. Ola“ der P&O Lines gewunken. Kernige Nordmänner verzurren schnell die Kühe mit seemännischem Griff.

Damit der Bezug der Sitzbank nicht leidet, bittet man uns, unsere Handschuhe als Schutz vor den scheuernden Tampen zwischenzulegen. Das Schiff ist recht leer. Zu uns gesellt sich eine BMW R80GT aus Weilheim mit Maria & Jockel. Die beiden haben gerade den Verlust ihrer Kreditkarte nach dem Tanken bemerkt und bitten uns um etwas Bargeld zum Telefonieren. Das leihen wir gern, zumal Volker mit seinem Mobiltelefon gerade feststellt, daß Scrabster, wie fast das gesamte Hochland, mobilfunkmäßig nicht abgedeckt ist. Dank SMS erreichen uns Wort-Kurznachrichten über die Mailbox, die wir alle zwei Tage automatisch abrufen. So sind wir im Notfall immer erreichbar.



Kaum haben wir den Naturhafen von Scrabster verlassen, brüllt uns im Pentland-Firth die geballte Kraft des Atlantiks entgegen. Die Orkney Islands, unser heutiges Etappen- und Gesamtreiseziel, liegen sturmverhangen irgendwo in nördlicher Richtung. Hier treffen mit voller Wucht die Wind- und Wasserkräfte aus Nordsee und Atlantik zusammen. Nicht ohne Grund ist der Pentland-Firth, die Meerenge zwischen Schottland und den Orkney-Inseln, aus unzähligen Schiffshavarien berühmt und berüchtigt. Schon vor der ersten Jahrtausendwende a.D. tauchten hier die ersten Wikinger mit ihren Langbooten auf. Sie kamen aus Dänemark und Norwegen und waren auf der Suche nach fruchtbarem neuen Lebensraum im Westen. Ihre ersten Stützpunkte errichteten sie hier auf den Orkneys. Unzählige stumme Zeugen berichten davon. Die piktische Urbevölkerung wurde schnell assimiliert und teilweise ausgerottet. Die Wikinger errichteten vielfach ihre Wieks und Holme (Siedlungen) auf den Ruinen der Pikten und/oder nutzten sogar ihre Bauten für sich selbst. Die Orcadians, wie sich die Inselbewohner selber nennen, entdeckten um die erste Jahrtausendwende a.D. schnell den leicht zu bearbeitenden Sandstein der Orkneys in den Farben rot und gelb. Es entwickelte sich reger Handel zwischen den Orkneys und dem norwegischen Mutterland. Norwegen brauchte den weichen Orkney-Sandstein und die Orkneys brauchten dringend Holz zum Boots- und Dachbau. Diese Tatsache erklärt auch das starke Interesse des norwegischen Königs an der kargen Inselgruppe von über siebzig, heute meist unbewohnten Inseln. Erst später entdeckte das schottische Königshaus und der Clan von Caithness das Interesse an der Inselgruppe. So wurden diese Inseln immer mehr zum Zankapfel der schottisch-norwegisch gegensätzlichen Interessen und die Zugehörigkeit wechselte nach vielen Kämpfen häufig. Heute läßt sich nachweisen, daß von den Orkneys und den Wikingern die weitere Besiedlung und Christianisierung neben den irischen Mönchen in westlicher Richtung vorangetrieben wurde. Shetland-, Faröer- und Westmännerinseln, Island und Süd-Grönland sind wikingische Besiedlungen. Die heutige Sprache kommt aus dem Dänisch-

Norwegischen. Von Island und Grönland aus unternahmen dann auch Erik der Rote und später Leif Erikson die Reisen nach Vinland, dem heutigen Labrador und Neufundland. Dort gab es Kontakte und Auseinandersetzungen mit Indianern. Erikson kehrte auf die Orkneys zurück. Die heute entzifferte Runenschrift hat diese Segelfahrten überliefert. Unsere heutige Schiffsfahrt ist dann nach zwei stürmischen Stunden beendet. „St. Ola“ legt sicher im südlichen Naturhafen von Stromness an. Dies ist der heutige Versorgungsabel der Inselgruppe nach Süden zum schottischen Festland. Von Stromness fahren wir noch knappe achtzehn Kilometer nach Kirkwall. Diese haben es jedoch in sich. Der Sturm tobt und der schwere Regen fliegt horizontal, die Straße teilweise überschwemmt. Visier geschlossen - keine Sicht!, Visier geöffnet - der Regensturm peitscht in den Helm! Langsam



schaffen wir es natürlich und sind froh, nette Gastgeber ausgesucht zu haben. In Kirkwall, der alten Wikinger-Hauptstadt, wo wir uns bei Mrs Mona Parkins in einem alten Landsitz am Stadtrand ein gemütliches Doppelzimmer, UKL 16,- p. P. BB/DU/WC, gebucht haben, fühlen wir uns schnell wohl. Die Gummikühe kriegen wieder eine eigene Garage und können so im Trockenem stehen.

Kirkwall soll als zentraler Nordhafen die Ausgangsbasis für unsere geplanten Exkursionen sein. Daher bleiben wir hier vier Nächte, bevor wir wieder nach Schottland übersetzen.

Wir duschen heiß und ruhen etwas. Am Nachmittag erkunden wir zu Fuß das tausendjährige Kirkwall mit dem prachtvollen Dom und den verwinkelten Gäßchen. Niedrige Häuser, kleine Fenster und schwere Dächer, so baut man hier seit Jahrhunderten immer gleich. Acht Monate im Jahr fegt schweres Wetter über die Inseln. Jetzt im Juni kehrt die große Helligkeit ein und der lange dunkle Winter ist vorbei. Die Innenstadt ist geschmückt und die Menschen sind ausgelassen trotz des heutigen Wetters. Unser erster Gang führt uns zur Tourist Information. Dort treffen wir auf gutes Personal, welches sehr bemüht ist. Einiges haben wir von Hamburg aus per eMail vorausgebucht, anderes wurde aus unbekanntem Gründen abgesagt. So vervollständigen wir unser Programm hier und werden gut beraten, buchen noch eine Fahrt für morgen mit einem Küstenboot nach Scapa Flow. Das Boot ist mit einer ferngelenkten Unterwasserkamera ausgerüstet, und das verspricht interessante Aufnahmen von einigen der siebzig hier ruhenden Schiffswracks der deutschen Kaiserlichen Marine von 1918. Am Abend stürzen wir uns in das sittsame Nachtleben der Stadt, welches sich vornehmlich in den gemütlichen Hafepubs abspielt. Dank unseres in Kirkwall funktionierenden Funktelefons erfahren wir am

Abend, daß die morgige Fahrt nach Scapa wegen zu schwerem Wetter abgesagt werden muß. Wir versprechen dem Kapitän, telefonisch Kontakt zu halten, um eventuell am darauffolgenden Tag die Fahrt zu unternehmen.

FREITAG, 13. JUNI 1997
WEST-MAINLAND, 75 KM

-Sehr starker Sturm und Regen-
Wir verpacken uns gut und starten nach dem guten Frühstück zur Inselrundfahrt. Wir befinden uns auf der Insel Mainland und wollen heute den westlichen Teil erkunden. Wir besuchen trotz des Wetters die Stenness Standing Stones (aufgerichtete Steinmonolithen), Maes Howe Tomb (piktische heile Grabkammer), Ring Of Brogar (Versammlungsplatz der Pikten mit Steinoval), Skara Brae (bestehaltene vorchristliche Siedlung Europas mit Einrichtungsgegenständen), Skaill-Palace (Landsitz des kirchlichen Verwalters von Mainland), Broch Of Birsay (von den Pikten übernommene wikingische Ansiedlung), Earls Palace (Landsitz des weltlichen Oberhauptes von Mainland), Broch Of Durness (piktische Stadt mit Fliehbürg). Die Brandung ist gewaltig, das Wetter hart. So geht uns am frühen Nachmittag die Kraft aus. Doch sind wir stolz und glücklich, überhaupt etwas aus dem Tag gemacht zu haben. Am frühen Abend kaufen wir etwas ein und verpflegen uns selbst.

SONNABEND, 14. JUNI 1997, EAST-MAINLAND,
BURRAY UND SOUTH RONALDSAY, 88 KM

-Heiter bis wolkig-
Heute sehen wir die ersten Sonnenstrahlen auf den Orkneys. Um 08.00 Uhr sitzen wir bereits bei Mona Parkins zum reichhaltigen Frühstück. Um 09.00 Uhr bummeln wir mit den BMWs über Orkneys Straßen in Richtung Südost zur Südspitze von Mainland. Die sich im Süden anschließende Insel ist Burray, gefolgt von South Ronaldsay. Gleichzeitig bilden die drei genannten Inseln auch die Ostflanke der Orkneys. Die Wasserfläche westlich Burray und South Ronaldsay sowie südlich von Mainland heißt Scapa Flow. Es ist ein riesiger Naturhafen (130 km², 24 km lang, 13 km breit) mit einer durchschnittlichen Wassertiefe von 30 bis 35 Metern und wurde von der britischen Marine sowohl im ersten als auch im zweiten Weltkrieg als wichtigste Marinebasis für den Nordatlantik und für die Nordsee genutzt.

Die deutsche Geschichte von Scapa Flow unseres Jahrhunderts beginnt mit dem deutschen Großadmiral Alfred von Tirpitz (1849-1930). Schon vor 1914 betrieb v. T. systematisch den Ausbau der deutschen Kriegsflotte. In Emden, Wilhelmshaven und Kiel wurde die kaiserliche Marine auf Kiel gelegt. Früh sah v. T. eine Beugung der deutschen Entwicklung durch das britische Empire. Dem wollte er mit einer großen Seestreitkraft zur Abschreckung entgegentreten.

Letztlich konnte v. T. seine Seekriegsforderungen nicht durchsetzen und trat 1916 zurück. Die Kaiserliche Kriegsmarine kam



daher bis 1918 zum Glück zu keinen nennenswerten Einsätzen. Mit dem Ausbruch der Novemberrevolution 1918 in Deutschland wollte die Führung der Kaiserlichen Kriegsmarine dem Kaiser Ergebenheit zeigen und duldete kein

Aufflammen von Revolutionsgedanken innerhalb der Seestreitkräfte. Die gesamte Flotte von siebzig Schiffen lief im Herbst 1918 unbewaffnet, jedoch voll verproviantiert aus. Mit unbekanntem Ziel. Die Flotte lief dann zuerst vor Edinburgh in den Firth of Forth ein und wurde anschließend von der englischen Royal Navy, da unbewaffnet, in die Bucht von Scapa Flow geleitet und dort interniert und bewacht. Nach Abdankung des deutschen Kaisers im November 1918 wurden von zehntausend Mann Besatzung achttausend ins Reich geschickt. Die verbleibenden zweitausend Mann hielten die Flotte im Stand-By-Betrieb. Der Führungsstab der deutschen Flotte war über den Stand der Entwicklung in der Heimat immer sehr verspätet und unzureichend informiert. Im Frühjahr 1919 liefen die englischen Bewachungsschiffe ohne Vorankündigung zu einem Seemanöver aus. Der nicht informierte Flottenkommandant unterstellte daraufhin ein erneutes Aufflammen der kriegerischen Auseinandersetzungen. Das Dilemma war komplett. Ein Eingriff in die vermeintlichen Kämpfe war mangels nicht vorhandener Munition unmöglich. Das Überlassen der nagelneuen unbenutzten Flotte an den Gegner war undenkbarer Schmach. So wurde im Juni 1919 allen Schiffsführern das Öffnen der Seeventile befohlen und der Befehl ordnungsgemäß ausgeführt. Hochsensible Meßinstrumente können heute von jedem Punkt der Erde die Bucht von Scapa Flow lokalisieren. Die hunderttausende Tonnen von Stahlschiffen auf dem Meeresgrund machen dies möglich.

Nach dem Ausbruch des zweiten Weltkrieges befürchtete man in Großbritannien, daß die neue deutsche Flotte sich an Scapa Flow als britischen Hauptmarinestützpunkt erinnern könnte, um die britische Hauptinsel vom unbewaffneten Rücken her anzugreifen. Daraufhin versperrte man den östlichen Zugang, d. h. die Wasserstraßen zwischen Mainland, Burray und South Ronaldsay mit sogenannten Blockadeschiffen. Dennoch gelang Kapitänleutnant Prien (KALEU) am 14. Oktober 1939 das Husarenstück, die Blockade zu durchbrechen, zwar bemerkt und unter Beschuß, und seine Torpedos auf zwei Ziele in der Bucht abzufeuern und zu verschwinden. Er versenkte HMS „Royal Oak“, das Schlachtschiff, mit 833 Mann Besatzung. (Autor Buchheim: Das Boot). Das veranlaßte die Briten, ihren größten Marinestützpunkt kurzfristig zu verlassen, bis die Sicherheitseinrichtungen entscheidend verbessert waren. Die Blockadeschiffe galten als nicht mehr sicher. So bauten italienische Kriegsgefangene aus Nordafrika die „Churchill-Barriers“. Die Inseln Mainland, Burray

und South Ronaldsay wurden mit Wällen aus Betonblöcken verbunden und die Dammsättel zu einspurigen Straßen ausgebaut. Danach kehrte die Royal Navy wieder nach Scapa Flow zurück. Erst 1957 wurde der Stützpunkt endgültig geschlossen. Die Blockadeschiffe hat man belassen, wo sie sind. Heute sind sie versandet und verrostet an den Barrieren. Eindrucksvolle Zeitzeugen der Vergangenheit sind es allemal.

Dort werden wir dann um 13.20 Uhr von der Besatzung der „Guide“ erwartet. Das 45 Jahre alte Patrouillenboot ist tiptop in Schuß. Mit



weiteren vier Passagieren und uns fährt uns das Küstenboot mit seiner sympathischem Crew zu einer roten Signalboje inmitten der Wasserfläche von Scapa.

Hier machen wir auch fest. Man erklärt uns, wir befinden uns jetzt direkt über dem Bug des Kreuzers „Dresden“. Die fernsteuerbare Unterwasserkamera mit Greifarm wird zu Wasser gelassen. Der Kapitän der „Guide“ lenkt das „Roving Eye“ mit einem Joystick via Monitor an der Kette der Boje herunter. Nach wenigen Minuten erkennen wir im Scheinwerferlicht der Kamera das Deck der „Dresden“, das Ankerspill, die Ankerkette, das Steuerbordgeschütz, den Gefechtsurm, das Krähennest, Scheinwerfer und den Kommandoturm. Es ist spannend und zusätzlich zum Becher heißen Kaffees gibt es ein gutes Video mit Interviews von vielen deutschen und britischen Augenzeugen der Versenkungsaktion. Die Zeit vergeht wie im Flug. Wir erfahren, daß Scapa Flow mit seinen vielen Wracks das europäische Scuba-Tauchparadies ist. Anschließend wird noch für ca. 60 Minuten das Scapa Flow Museum in Lyness auf der Insel Hoy besucht, bevor es zur Insel Mainland zurückgeht. Am Abend haben wir uns mit Maria und Jockel am Hafen in einer typischen Hafenbar verabredet. Es ist Sonnabend im Juni und wir ahnen noch nicht, welchen Nachholbedarf an Feiern und Trinken bei Helligkeit die Insulaner haben. Alles was Beine hat, ist unterwegs bis in die Nacht. Alle Kneipen platzen aus den Nähten. Es geht derb und kräftig zu, aber lieb und freundlich und sehr verbindlich. So etwas haben wir noch nicht erlebt und haben unsere Freude an den einfachen und unverdorbenen Menschen. Heute wird es etwas später und nachts um zwölf ist es noch hell. Das Wetter für morgen ist vielversprechend.

SONNTAG, 15. JUNI 1997, WESTRAY HIKE

-Strahlender Sonnenschein-

Um 09.10 sind wir am Hafen von Kirkwall. Wir treffen auf unsere Mitwanderer. Ca. 13 Personen. Um 09.40 verlassen wir mit dem Schiff „Earl Thorfinn“ den Hafen. Kurs auf die nordwestlichste der Orkney-Inseln: Westray. Nach knapp 2 Stunden machen wir in XXX auf Westray fest. Wanderschuhe, Wachsjacke und Rucksack mit Proviant und Kamera sind dabei, und zuerst geht es mit dem örtlichen Schulbus zu einer Kolonie von Papageientauchern. Wir können diese poussierlichen Seevögel teilweise aus zwei Metern Entfernung beobachten. Sie kennen keine

Feinde. Dann setzt der Bus uns mit unserem Führer an der Südwestküste der Insel ab und will uns vier Stunden später am Leuchtturm von Noup Head an der Nordspitze der Insel abholen. Gut zehn Kilometer Weg über Zäune und Wiesen, vorbei an hohen Klippen, von denen wir auf das tosende Meer hinabschauen, sind bei strahlendem Sonnenschein ein tolles Erlebnis. Wir beobachten Guillemots, Skuas und Puffins aus nächster Nähe. Seehunde und Wale sehen wir leider keine. Wegen des kühleren Windes merken wir erst am Ziel, daß wir an Nase und Ohr einen leichten Sonnenbrand haben. Und das auf den Orkneys! Auf der Rückfahrt besuchen wir Noltland Castle, eine fensterlose Trutzburg von Gilbert Balfour. B. war ein ungeliebter Gefolgsmann von John Knox am Hofe von Maria Stuart, Queen of Scots. Zeitlebens war er in Komplote an Königshöfen verstrickt und wurde immer unbeliebter, bis er hier Zuflucht suchte. In Pierowall, dem alten Fischerhafen, haben wir einen stilechten High-Tea mit Scones und allem, was dazu gehört. Um 19.00 geht es dann mit MV „Earl Thorfinn“ retour nach Kirkwall. Mit glühenden Gesichtern fallen wir todmüde in unser Bett.

MONTAG, 16. JUNI 1997, KIRKWALL-KILRAVOCK CASTLE, CROY, 227 KM

Strahlender Sonnenschein!

08.10 Uhr Motorradabfahrt ab Kirkwall nach Stromness. Dort fährt vom Hafen um 08.45 das Fährschiff nach Scrabster. Als wir wieder auf dem Festland sind, ziehen Wolken auf. Zum Glück bleibt es trocken. Wir besuchen John o'Groats, Landsend im Nordosten. Am Last House Of Scotland stellen wir den Motor ab und freuen uns, daß wir mit unseren fünf- und zwanzig Jahre alten BMWs wieder einmal eine so schöne pannenfremde Reise machen dürfen. Wieviel alte Fahrzeuge wohl schon hier an Englands größten Veteranentreffpunkt waren ?? Nach kurzem Halt fahren wir über Wick und Brora auf der zauberhaften Ostküstenstraße nach Süden. Queren die Black Isle und gelangen über Inverness nach Croy. An der kleinen Straße nach Clephanton liegt rechts der Schloßpark von Kilravock Castle. Das Anwesen gehört der Familie Rose Of Kilravock.

Das Castle ist aus dem 14. Jahrhundert und in tadellosem Zustand. Die letzte Mrs Rose, heute 73 Jahre alt, lebt noch hier. Der größte Teil des Schlosses mit ca. 20 Zimmern und sechzig Betten steht interessierten Gästen zum Aufenthalt zur Verfügung; UKL 34,- p. P. BB/Dinner/HC. Schon im März haben wir uns ein Traumzimmer im oberen Schloßturm reservieren lassen. Das Bett hat einen Baldachin. Die Wände sind zwei Meter dick und zum Zimmer führt eine enge Wendeltreppe. Es gilt ein generelles Rauchverbot und es gibt keine Schanklizenz im Schloß. Der Verwalter, Mr Shaw, führt uns durch die Baronial Hall mit dem Bücherschrank von Charles Dickens und die Bibliothek über die alte steinerne



Wendeltreppe im alten Turm vorbei an unserem Zimmer auf das Turmdach mit den Ramparts. Wir erfahren viel über honorige Besucher auf Kilravock inklusive der Queen Mum vor einigen Jahren. Beiläufig erfahren wir, daß es sich hier um den Clan der Saft- und Marmeladen-Könige Rose's handelt. Heute wird das Anwesen von einer christlichen Gesellschaft und 6 Trustees bewirtschaftet und verwaltet. Wir verbringen eine spannende Nacht in unserem Turm und die 600 Jahre alte Holzdecke ächzt und stöhnt. Da wir ja alle nicht an schottische Gespenster glauben, ziehen wir das Baldachin-Bett zu und stellen uns zum Tagesabschluß vor, wer hier schon in dem Zimmer und in dem Bett geschlafen hat. Wieviel Freud' und Leid im Laufe der 6 Jahrhunderte hier ein und ausging.

Dienstag, 17. Juni 1997.

Kilravock Castle bis Longniddry, 336 km

-Heiter bis wolkig-

Nach dem Frühstück um 08.00 Uhr und einer kurzen Andacht sind wir bald wieder auf unseren treuen Maschinen in Richtung Süden unterwegs. Über die Berge bei Balmoral geht es in die Richtung nach Dundee. Dort über die Brück' am Tay über Edinburgh nach Longniddry zu Mr Playfair und seiner blinden Frau. Sein Haus ist mit weiteren vier Gästen und uns ausgebucht. Ein französisches Pärchen ist dabei. Sie auf einer Moto Guzzi Nevada Chopper und er auf einer Triumph Bonneville. Wir verbringen einen netten Abend. Und schlafen gut.

MITTWOCH, 18. JUNI 1997.

LONGNIDDRY-NEWCASTLE UPON TYNE, 196 KM.

-Strahlender Sonnenschein-

Nach dem Frühstück um 08.00 Uhr mit Schinken, Eiern, Pilzen, Tomate und Toast fahren wir mit dem Vorortszug nach Edinburgh Waverley Station. In diesem Jahr haben wir uns einen eingehenden Besuch von Edinburgh Castle vorgenommen. Bereits um 09.30 Uhr sind wir auf dem Burgberg. Jeder Besucher bekommt ein Diskettenlaufwerk um den Hals gehängt. Dann wählt man auf dem Gerät die Sprache und setzt den Kopfhörer auf. Jeder erwähnenswerte Punkt hat eine Nummerntafel. Diese Nummer gibt man in das Gerät ein und prompt kommt eine gute deutsche Erklärung zum dem Thema. Es werden auch weitere geschichtliche Verzweigungen innerhalb der Diskette



angeboten, so daß man sich ohne weiteres einen ganzen Tag auf in der alten Anlage aufhalten kann. Das Edinburgh Castle ist unserer Meinung nach zu Recht zur höchsten touristischen Sehenswürdigkeit erhoben worden. Schnell ist es Nachmittag und wir sind randvoll mit Eindrücken von dieser

faszinierenden Stadt. Wir kaufen noch ein paar kleine Mitbringsel und fahren mit dem Zug wieder nach Longniddry, wo wir zwanzig Minuten später wieder eintreffen. Bei unseren Gastgebern ziehen wir uns noch schnell um und fahren die letzte Etappe nach Newcastle am frühen Abend. Es ist wenig Verkehr und wir sind um 19.00 Uhr in Newcastle upon Tyne im Brighton Guest House, UKL 20,- p. P. BB/DU/WC. Hier wollen wir im August 1997 vom Manx Grand Prix kommend am Vorabend der Schiffsrückreise mit 12 Personen übernachten. Wir lassen uns noch den verschließbaren Innenhof zeigen und

sind's zufrieden. Heute nacht dürfen wir unsere 2 BMWs in die Waschküche stellen. So stehen sie trocken und warm. Sorgfältig achten wir auf geschlossene Benzinhähne.

DONNERSTAG, 19. JUNI 1997.
NEWCASTLE-HAMBURG, 18 KM

-Heiter bis wolzig-

Um 10.30 Uhr fahren wir vom Brighton Guest House ab. In nördlicher Richtung über die Ringstraße A1 sind wir schnell am Abzweig North Shields, Tynemouth, wo uns hoffentlich unser Fährschiff, die „Admiral Of Scandinavia“, erwartet. Es ist die frühere „Hamburg“,

die bis vor ein paar Tagen auf der Strecke Hamburg-Harwich fuhr. Dort fährt jetzt ein größeres Schiff. Wir werden es im August auf unserer Hinreise zur Isle of Man kennenlernen.

FREITAG, 20. JUNI 1997.
ALTONA-BRAMFELD, 17 KM.

-Sonnenschein-

11.30 Uhr Schulau-Willkommhöft,

12.30 Uhr Ausschiffung in Hamburg-Altona

17 Kilometer nur noch, jedoch auf rechter Straßenseite. Heil und gesund sind wir wieder da, wie schön!



Technisches.

Typ	Baujahr	Hubr.	KM Trip	Ltr total	Ltr / 100	Öl Ltr	Sonstiges:
BMW R60/5	Juni 1972	600	1837	105	5,7	0,5	Gepäckhalter geschweißt
BMW R75/6	April 1975	750	1872	100	5,3	0,5	Keine Probleme

Scapa Flow

