

# Gummikühe unterwegs

Nord-Irland (Ulster) & Donegal, Mayo & Connemara, 3.- 17. Sep. 1999

Annegret Nehlsen & Volker Westphal

Nachdem die Kiel-Oslo-Fähre „Prinzesse Ragnhild“ Feuer im Maschinenraum hat und kurz darauf das Schwesterschiff „Kronprins Harald“ auf Grund läuft, wird unsere Überfahrt nach Norwegen für dieses Jahr von der Reederei ersatzlos gestrichen. So planen wir unsere Urlaub erneut und entscheiden uns für die grüne Insel Irland. Hier wollen wir die Küstenstraßen von Nordost bis West gegen den Uhrzeigersinn für uns entdecken. Wir werden mit unseren zwei Solo-BMWs fahren und gehen von trockenem Spätsommerwetter aus. Da wir gern luftig am Kopf fahren, werden wir unsere Halbschalenhelme mit Brille und zusätzlich für kalte und nasse Tage zwei Integralhelme mitnehmen. Jedes Fahrzeug hat zwei Koffer am Gepäckträger. Die zusätzlichen Helme verschlingen damit 50% unseres Packvolumens. Das ist uns aber der Helmkomfort wert und so muss die Mitnahmenotwendigkeit jedes Kleidungsstücks, T-Shirt etc. genau überlegt werden. Auch ist das einzelne Gewicht der Koffer zu berücksichtigen. 12 kg Maximum pro Exemplar. Zweimal ist uns bereits bei früheren Irlandfahrten der Kofferhalter gebrochen und musste nach komplizierter Demontage beim Dorfschmied behelfsmäßig geschweißt werden.

Als Bewohner einer Stadt mit einer Non-stop-Fährverbindung nach Newcastle an der englisch-schottischen Grenze kommt für uns die weite Anreise über Frankreich und den Ärmelkanal nicht in Frage. Wir müssten, um Belfast zu erreichen, ca. 1.600 Kilometer internationaler Fernstraßen abspulen. Für die gesamte An- und Abreise wären das allein ca. 3.200 Kilometer. Mit unserer Fähre sind es da nur ca. 350 Kilometer vom Fischereihafen Altona bis Belfast.

Freitag, 3. Sept., sonnig, 26° C.

14.30 Uhr starten wir die Motoren unserer Fahrzeuge fertig bepackt und randvoll betankt. Es ist ja nur ein kurzer Weg bis zum Fähranleger. Es ist Freitagnachmittag in Hamburg und damit bewegen wir uns in einer der Verkehrsspitzen in unserer Stadt. So benötigen wir fast eine Stunde für die ca. 15 Kilometer bis zur Fähre. An der Mundsbürger Brücke spüre ich es dann zum erstenmal ganz leicht:

beim Einkuppeln und Anfahren meiner BMW 75/6 rupft es leise und das Getriebe klackt ungewohnt. Bis Berliner Tor ist „stop and go“ und die Symptome verschlimmern sich rasant. Bei den Markthallen muss ich, um ruhig anfahren zu können, fast Vollgas geben! Und das ausgerechnet jetzt, und warum ausgerechnet bei mir. Kupplung und Getriebe sind gerade mal 51.000 Kilometer alt! Dann sind da auch noch Annegrets zweifelnde Blicke, die bei meinen Anfahrtsversuchen mir doch fast den Rest meiner nur noch knapp vorhandenen Ruhe rauben. Kann die sich nicht mal jetzt um ihr eigenes Fahrzeug kümmern! Klar, ich verstehe ihre Besorgnis, aber im Moment fliegen mir mindestens tausend andere Gedanken im Kopf herum. Sollen wir umdrehen? Reparatur in Hamburg? Abfahrt in ein paar Tagen? Nur eine Woche reisen, denn unsere geplante Rücküberfahrt ist in diesem Jahr die letzte Saisonabfahrt. Also können wir dann nicht 14 Tage verreisen. Der ganze Aufwand und die teure Überfahrt lohnen sich doch für eine Woche nicht!!! What's to do, what's to do???

Endlich am Fährterminal angekommen, berichte ich Annegret von meinem Problem. Sie entwickelt eine tolle sachliche Ruhe, die mir hilft, mit ihr gemeinsam eine gute Entscheidung zu treffen. Wir denken, es muss in England ebenfalls begabte BMW-Techniker geben und mit einem Mobiltelefon in der Tasche und keinen Sprachproblemen haben wir an Bord 24 Stunden Zeit, den weiteren Reiseverlauf mit Reparatur zu planen. Also hüpfte ich rupfartig mit meiner Gummikuh auf das Autodeck. Annegrets mitleidige Blicke spüre ich im Rücken. Das alles mir, dem Oberpütscherheini!!!

Zu dieser Jahreszeit sind nur noch wenige Motorradfahrer nach Schottland oder Irland unterwegs. Bei unseren früheren Reisen im Frühsommer sind immer 40 bis 50 andere Maschinen an Bord. Schnell sind die Motorräder verzurrt und wir sind mit dem Gepäck in unserer geräumigen 2-Bettkabine mit schönem großen Fenster. Ich kann mich nur zur Zeit darüber nicht freuen und bin schnell auf dem Oberdeck. Hier habe ich beste Empfangsqualität mit meinem Mobilfunktele-

fon. Ich rufe die BMW-Werksniederlassung in Hamburg an und lasse mir die Rufnummern von Vertretungen in Newcastle, Sunderland und Belfast geben. Dumm ist, dass wir morgen, am Sonnabendnachmittag erst um 14.00 Uhr Lokalzeit in Newcastle-Tynemouth festmachen. Die BMW-Leute haben schon geschlossen, erfahre ich am Telefon. Die kleinere BMW-Garage in Sunderland ist sehr bemüht. Sonnabend wird dort bis 16.00 Uhr gearbeitet und man will uns nach unserer Ankunft in Newcastle dort erwarten. Ich erfahre am Telefon, dass Sunderland ca. 20 km südlich Newcastle liegt und erhalte eine mündliche Beschreibung der Durchquerung der Großstadt Newcastle bis zu unserer Werkstatt in der Trabantenstadt Sunderland.

Plötzlich fällt mir ein, dass wir keine ADAC-Mitglieder mehr sind. Im letzten Jahr habe ich nach 23 Jahren Mitgliedschaft und ca. 5.000 DM Schutzbriefprämie ohne Panne den ganzen Krempel gekündigt. So sind wir seit Juni des Jahres schutzlos auf den Weltstraßen unterwegs. Deshalb will ich noch versuchen, schnell wieder ADAC-Mitglied zu werden. Ein Freund von uns wird per Handy flugs gebeten, uns als Neumitglied zu werben. So gibt es sogar noch eine Prämie dazu. Per Fax fließen schnell die Anmeldeformulare zwischen seinem Büro und dem ADAC hin und her und dreißig Minuten später sind wir wieder Mitglieder. Der Auslandsschutzbrief ist gültig ab morgen 00.00 Uhr, pünktlich, wenn wir mit unserem Schaden in die englische Werkstatt rollen. Bis kurz hinter Helgoland sind Mobiltelefone empfangsfähig. Kaum haben wir um ca. 21.30 Uhr das Leuchtfeuer Helgoland steuerbord querab, als das Handy piept und uns der liebe Cord per Short-Message-System (SMS) die neue ADAC-Mitgliedsnummer sendet. Damit können wir dann von England aus den Schaden in München in der ADAC-Zentrale melden. Es ist bei dem guten Wetter richtige Kreuzfahrtstimmung an Deck. Die Passagiere sitzen in Liegesesseln und genießen den schönen Sonnenuntergang bei einem gepflegten Drink. Endlich fällt es uns wieder ein: wir haben ja Urlaub! Als dann der Mobilfunkkontakt zur Heimat bald darauf abbricht,

sind wir auch müde und kriechen in unsere gemütliche Koje. Tageskilometer: 15

#### Sonnabend, 4. Sept., sonnig, 22° C

Nach unserem selbstverpflegten Frühstück sind wir bald auf dem Sonnendeck und mischen uns unter die anderen Passagiere. Auf Höhe Doggerbank entdecken wir ein Rudel Schweinswale. Sie ruhen an der Wasseroberfläche in ca. 150 Metern Entfernung. Deutlich erkennt man ihr Blasen, wenn die Tiere ihre Atemluft mit hohem Druck ausstoßen.

Die Schiffsführung hatte gestern vor der Abfahrt entschieden, eine Stunde später die Leinen zu lösen. Einige Fahrzeugführer hatten sich per Handy bei der Reederei aus Hamburger Verkehrsstaus gemeldet. Der Kapitän informierte uns Passagiere, dass die Verspätung während der Fahrt leicht aufgeholt werden würde. Das hat aus uns nicht bekannten Gründen nicht funktioniert und in Sichtweite der Hafeneinfahrt von Newcastle informiert die Schiffsführung, dass, bedingt durch unsere Verspätung, der Liegeplatz des Schiffes besetzt sei und wir 30 Minuten warten müssen. So verrinnt kostbare Zeit. Wir warten wie auf Kohlen und verlassen endlich um 14.30 Uhr den Schiffsbauch.

Schnell fädeln wir uns in den Linksverkehr ein. Die telefonische Wegbeschreibung habe ich in der Klarsichthülle des Tankrucksacks. Gerupft hüpfend bewegt sich die Gummikuh unter mir von Ampel zu Ampel. Einmal müssen wir doch Passanten fragen, dann leuchtet nach 40 Minuten das blau-weiß-schwarze Firmenlogo vor uns auf. 30 Minuten vor Feierabend! Die Mitarbeiter sind reizend und sehr bemüht. Sofort ist der Techniker da und stellt die Diagnose im Hörverfahren: Kupplung oder Getriebe! So schlau sind wir doch schon lange! Also Montag um 10.00 melden, dann erst ist eine genaue Aussage möglich. Wir fragen die BMW-Fachleute nach einem Übernachtungstipp und man bietet uns an, per PKW die Koffer meiner Maschine zum Hotel zu liefern, sobald wir uns aus unserem noch zu suchenden Herberge gemeldet haben. Schnell schwingen wir uns auf Annegrets BMW R60/5 und sind wieder auf der Straße. Im Norden der Stadt Sunderland gibt es einen Vorort mit Strandambiente. So suchen wir an der Promenade ein nettes Zimmer. Gar nicht so einfach. Es ist Wochenende in der Nachsaison und wir klappern 5 - 6 Hotels ab, bis wir im „The Balmoral“ erfolgreich sind. Ein typisch englisches Hotelzimmer mit weichster

Matratze und einem dritten Bett. Dusche und WC sind ok und wir sind mit UKL 32 ( DEM 100) dabei. Unser Motorrad steht nachts sicher im Hinterhof des kleinen Hotels. 30 Minuten nach unserem Telefonat sind auch unsere Koffer von einem BMW-Monteur gebracht, der stolz die Entgegennahme eines Trinkgeldes nach kurzem Zögern ablehnt. Nachdem wir etwas erfrischt sind, melden wir dem ADAC in München per Handy unseren Schaden. Unsere Hotelkosten werden für vier Tage übernommen. Ebenfalls die Kosten für die Beschaffung der Teile. So müssen wir nur mit unserem Zeitverlust fertig werden. Die Pubs haben bereits geöffnet und es ist ein Traumwetter an der Küste. So bummeln wir an der Promenade und lassen uns ein erstes gepflegtes Cream-Ale schmecken. Dabei planen wir die nächsten Tage. Wir haben zum Glück noch ein intaktes Fahrzeug und sind damit voll beweglich. Nach der Aufregung dieses Tages sind wir bald auf dem Zimmer und freuen uns auf das, was vor uns liegt. Tageskilometer: 48

#### Sonntag, 5. Sept., sonnig, 30° C,

Kaiserwetter in England! Wir wollen heute den Hadrians Wall erkunden. Der gleichnamige römische Kaiser ließ vor ca. 2.000 Jahren diesen Grenzwall errichten, um die nördliche Grenze des römischen Imperiums zu definieren. Nördlich des Walles lebten die keltischen Schotten, die gefürchteten Barbaren. Richtig gekämpft wurde an diesem Wall nie und es gab viele Handelswege nach Norden, wo der Wall Grenzübergänge zuließ. Genau an diesen Punkten bildeten sich nördlich und südlich des Walles Handelsposten, die sich bis heute zu großen Ortschaften und Städten entwickelt haben (z. B. Newcastle = Neu-Kastell). Wir erreichen via Gateshead (Brücken/ Tor-kopf!!!) die Stadt Heddon-On-The-Wall auf der B6318. Das ist die ehemalige Versorgungsstraße der Römer, die südlich des Walles, also auf römischer Seite, parallel mit dem Wall verläuft. Deutlich erkennen wir die immer noch tiefen Sperrgräben und die Wallfundamente. Stellenweise ist der Straßenverlauf auch direkt auf dem Wall. Wenig Verkehr und wunderschöne Hügellandschaft machen die Ausfahrt zu einem Genuss. Die Straßen sind wie überall in England sehr gut und die Ausschilderung nahezu perfekt. So besuchen wir die Reste des Kavallerieforts Cilurnum und Vercovicium mit schönen Museen. Ein römisches Fort mit Heiß-Badeanstalt ist unser letztes Ziel und wir sind von den Anlagen und ihrem Zustand beeindruckt. Die Hitze schafft uns und wir sind um 20.30 Uhr im Bett. Tageskilometer : 205

#### Montag, 6. Sept., sonnig, 30° C,

Um 10.15 Uhr sind wir persönlich bei der BMW-Werkstatt „Mills Garage“ und erfahren von unserer defekten Kupplung, die bis morgen Abend repariert sein soll. Völlig zerrupft steht sie mit hängenden Lenkerenden auf dem Seziertisch des Monteurs. Wir haben nun eine zeitliche Perspektive und versuchen, das Beste daraus zu machen. Daher fahren wir heute die Küstenstraße in südlicher Richtung. Sunderland war eine große Werft- und Schiffbaustadt. Fast alle Schiffe der „Royal Navy“ wurden hier gebaut. Das ist heute Vergangenheit. Die nordenglische Ostküste hat bessere Zeiten gesehen. Mit dem Fischfang in der Nordsee ist es auch nicht mehr weit her und die Touristen vertrauen lieber auf die Sonnengarantie in südeuropäischen Gefilden. Viel Immobilienbesitz wird zum Kauf angeboten. Fast immer zu Preisen, von denen wir hier nur träumen. Es sind wirkliche Spottpreise. Bis Peterlee bleiben wir an der Küste. Dann drehen wir in westliche Richtung ab und erreichen bald den Lake District. Landschaft wie gemalt. Die Engländer sind zu Recht stolz auf diesen Teil ihres Landes. Unsere Route führt uns über Bishop Auckland, Stanhope, Blanchland, Edmundbyers, Stanley zurück nach Roker zu unserem plüschigen Promenadenhotel. Tageskilometer: 231

#### Dienstag, 7. Sept., heiter, 19° C,

Nachts hat es geregnet und es ist heute angenehm temperiert. Die Werkstatt verspricht pünktlich zum Feierabend das Motorrad fertig zu haben. So nutzen wir den Tag zu einer Wanderung an der Steilküste in nördlicher Richtung. Nach drei Stunden sehen wir bereits die Hafenkranen von Newcastle-Upon-Tyne. Wir laufen durch typisch englisch schrullige Badeorte mit Arkaden voller Geldspielgeräte und anderem perversen Schnickschnack. Nach einer Stärkung mit leckerem Fish'n Chips auf die Faust geht es per Linienbus zurück nach Roker. Wir ruhen etwas, um später pünktlich um 17.30 Uhr bei BMW zu sein. Der Gummikuh geht's wieder gut und ich bezahle UKL 330 (DEM 1.000). 18% Mehrwertsteuer inklusive. Der Lohnanteil erscheint mir sehr human mit DEM 280. Hier muss nun erwähnt werden, dass ich den Monteur am Montag bat, bei ausgebautem Getriebe bei diesem auch gleich alle Simmerringe zu wechseln. Einiger der Leser wissen, dass sich seit 3-4 Monaten das Schmieröl im Kardantunnel in Richtung Getriebe verabschiedete. Was ich im Wellentunnel nachfüllte, tropfte während der Fahrt aus dem Kupplungs-

druckstangenlager wieder heraus, sozusagen als Überlauf. Nun ist die 75/6 wieder topfit und wir fahren glücklich vereint zu unserem Stranddomizil in Roker. Tageskilometer: 34

Mittwoch, 8. Sept., leicht bewölkt 21° C.  
10.00 Uhr ist es, als wir auf die A69 rollen. Kurs West nach Stranraer im schottischen Galloway. Nachdem wir die Ostküstenregion verlassen haben, gesellt sich im Binnenland die Sommersonne zu uns. Bald erreichen wir die A75, eine der wenigen Ost-West Tangenten in diesem Land. Diese Straße führt uns zu unserem Fährhafen nach Nordirland. Die Strecke ist gut ausgebaut und führt durch herrliche Küstenregion. An der Grenze zu Schottland liegt der Ort Gretna Green, das Heiratsparadies. Hier legen wir einen kurzen Fotohalt ein und halten das Treiben am Haus des (Glücks)Schmied fest. Ein Dudelsackpfeifer gibt der absonderlichen Situation der Verheiratung am laufenden Band ein wenig Komik. Unser nächster Ort entlang der A75 ist Lockerbie. Hier stürzte Ende 1988 der Pan Am Jumbo auf dem Flug von Europa nach Amerika nach einer Bombenexplosion mit allen Passagieren in den Tod. Nur ein Gedenkhof erinnert an den teilweise zerstörten Ort und die unglücklichen Opfer. Mittlerweile haben wir die Ausläufer der Atlantikküste erreicht. Es weht ein sehr kräftiger Südwest. Wir müssen sehr bei der Sache sein, um nicht bei unerwarteten Querwinden auf die Gegenfahrbahn versetzt zu werden. Der Wind erreicht manchmal Sturmstärke und es bläst heftig durch die Ärmel der Fahrbekleidung. Die ersten Regenschauer erreichen uns. Wir wechseln zu den Integralhelmen. Sie sind wärmer und beschlagen nicht. Regenbekleidung brauchen wir ja glücklicherweise keine. Die modernen Membran-Jacken machen das Regenzeug überflüssig. Sind bei Kälte warm und bei Wärme angenehm kühl. Regenwasser kann nicht eindringen und Körperfeuchtigkeit kann durch die Membrane diffundieren. Wasserdichte Stiefel und Handschuhe sind heute keine Kunst mehr und wir können ohne lästige Unterbrechung unserem Ziel entgegenbrummen.

17.30 Uhr erreichen wir bei wolkenbruchartigen Regen die schottische Hafenstadt Stranraer. Das Wasser steht auf den Straßen knöcheltief und es kübelt und kübelt. Dann fällt im Ort der Strom aus und kein Computer der Reederei lässt das Einchecken der Passagiere zu. Nach unseren Erfahrungen mit Katamaranfähren auf unserer Reise zur Manx Grand Prix, Isle Of Man 1997, bezweifeln wir, dass die Abfahrt bei solcher

rauen See überhaupt stattfinden kann. Aber das Personal beruhigt uns. Keine Sorge!

Der Sturzregen hat sich etwas beruhigt, als wir auf den Maschinen sitzen und im zollfreien Hafengebiet mit den anderen Fahrzeugen auf die Ankunft der „Stena HSS“ (High Speed Service) warten. Erst ca. 20 Minuten vor der Abfahrtszeit taucht der 20.000 BRT große Schwimmkörper auf. Flach und rechteckig. Dreht vor Rampenanlage fast auf dem Teller, setzt schnell zurück an die Pier, hakt sich fest, kein Vertäuen mehr, fünf Einfahrtstore öffnen sich und die Fahrzeuge quellen fünfspurig aus dem Riesenkatamaran. Keine 10 Minuten später werden wir als erste Fahrzeuge zur Einfahrt aufgefordert, keine weiteren Motorradfahrer außer uns. Man weist uns eine Stelle zum Abstellen unserer Maschinen zu. Sofort kommt ein Decksmann mit Spanngurten und hat mit 3 Handgriffen sekundenschnell die Kühle festgezurr. Es geht rasend schnell, bis alle Fahrzeuge über die 5 Zufahrten im Cat ihren Platz per Zuweisung gefunden haben. 375 PKWs können befördert werden. Wir haben die 2 Fahrzeugdecks verlassen und sind zum einzigen Passagierdeck aufgestiegen. Über den zwei Schiffsrümpfen mit einem Tiefgang von nur 4,6 m erwartet uns eine Deckfläche von 40 x 127 Metern. Das sind knapp 5.100 m<sup>2</sup>! Platz genug für einen großen Supermarkt, ein internationales Restaurant mit ungezählten Tischen, einem Gourmet-Tempel von McDonald, diversen Bars und Arkade-Spielhallen. Die Passagiere sitzen an linken und rechten Rand in Flugzeugsitzen sehr komfortabel. Breite Gänge überall. Die ganze Halle ist klimatisiert. Völlig relaxte Atmosphäre. Es gibt keinen offenen Deckbereich mehr, alles verglast, was wir schade finden. Kaum merkbar haben wir Fahrt aufgenommen und die Fähre sucht ihren Weg in die irische See. Heraus aus der Bucht dürfen die zwei Wasserstrahltriebwerke zeigen, was sie können. Mit 72 km/h pflügen wir durch den Sturm. Bei schweren Brechern zittert der Hochseekatamaran leicht. Sonst kein Schwanken und Schaukeln. Herkömmliche Dienste fahren hier 3.30 h. Der HSS bringt es locker und leicht in 1.40 h. Das überzeugt. Souverän brausen wir in den Hafen von Belfast pünktlich um 21.25 Uhr. Wenige Minuten später kämpfen wir uns durch den Großstadtverkehr und suchen die Ausfallstraße nach Larne, unserem heutigen Zielort. 35 Kilometer liegen noch vor uns. Auf schmaler unbeleuchteter Küstenstraße haben wir um 22.15 Uhr Larne und das Haus von Frau McKane erreicht. Hier übernachten wir

für UKL 30 im ehemaligen Kinderzimmer. Uns zieht es noch auf die Straße und nach kurzem Rundgang im Ort stoßen wir mit einem ersten Guinness an. Dem irischen Nationalgetränk. Wir sind endlich in Nordirland und doch froh, die Reise nicht in Hamburg-Altona abgebrochen zu haben. In den Fernsehnachrichten hören wir, dass britische Regierungsberater dem englischen Parlament empfehlen, die RUC (Royal Ulster Constabulary), die pro britisch militärische Polizeitruppe, mit katholischen Garda-Polizisten aus der Republik Irland zu vermischen. Das ist hier Wasser auf die protestantischen Mühlen und heißer Gesprächsstoff überall. Befürchten doch die Nordiren, dass die britischen Beschützer der Probleme hier überdrüssig sind und das Land verlassen wollen. Auch um viel Steuergeld zu sparen. So beschwört man immer wieder die böse Republik Irland mit der katholischen Sinn Fein Partei herauf, die sicherlich der IRA sehr nahe steht und verlangt nach weiterem Schutz der protestantischen Briten. Europäischer Irrwitz in Westeuropa.

Müde verschließen wir die Haustür bei unserer Gastfamilie und haben ein bequem hartes Bett erwischt. Ab morgen haben wir keine Herberge mehr vorreserviert. Längs der Route werden wir uns jeweils am Abend eine Bleibe suchen. Das macht Spaß und ist immer wieder aufs neue spannend. Tageskilometer: 316

#### Donnerstag, 9. Sept., sonnig 17° C.

Durch das Haus zieht ein Duft von gebratenen Eiern mit Schinken. Das Frühstück ist nahezu immer gut, reich an Cholesterin und auch meist sehr ähnlich: Spiegeleier, Schinken, Würstchen, Champignons, Tomate, alles gebraten, Baked Beans dazu und reichlich Toast, bittere Orange-Marmalade, gesalzene Butter und sehr guter Tee. Der Kaffee im Land ist dünn und nicht empfehlenswert. Gut gefrühstückt kommen wir am Tag dann recht weit.

In Nordirland ist das britische Pfund (UKL) die offizielle Währung. DEM 3,05 haben wir getauscht. Für Europäer vom Kontinent ist es hier ein teures Pflaster. 1 Liter Benzin DEM 2,54, 20 Zigaretten DEM 12,-, Guinness 0,51 DEM 6,66, B+B-Übernachtung DoZi DEM 100,- Privatzimmer!

Nach dem Tanken erwartet uns ein Schmankerl. Die Küstenstraßen im Nordosten der irischen Insel. Malerische Fischerorte, Burgruinen und dramatische Küstenformationen. Die Fuchsien blühen

und links und rechts der schmalen Straßen. Sie sind hier ganz einfach Heckenbepflanzung. Steilküste mit tosenden Brechern folgt kleinen weißen geschützten Stränden. Durch das milde Klima ohne Frost halten sich in vielen Gärten Pflanzen südlicheren Lebensraums. Mit dem Golfstrom kommen die Samen an die irische Küste und können überleben. Draceen, Yuccas, Zedern und viele andere Pflanzen mehr erfreuen uns immer wieder mit unerwartetem Anblick.

Konzentriert spulen wir unsere Meilen ab und erreichen mittags die Causeway Coast. Hier besuchen wir den „Giants Causeway“, eine zu zigtausenden sechseckig erstarrten Säulen-Basaltformation, die in die irische See hinein verläuft. Überlieferungen zufolge sind hier die Riesen aus dem Urreich aus dem Meer ans Land gekommen. Starke Brandung und ein steifer Westwind, bizarre Lavaformation hinterlassen bei uns einen starken Eindruck. Es beginnt zu nieseln, als wir hinter Londonderry den „Grianan von Aileach“ besuchen. Eine bronzezeitliche Fliehbürg auf einem hohen Hügel. Gut erhalten kann man sich ein Bild der damaligen Zeit, ca. 3.500 Jahre v. Chr., machen. Vieh und weitere Habe im Inneren der Anlage und Steine als Wurfgeschosse ließen eine Belagerung abwehren. Rechtzeitig konnte man von hier oben den nahenden Feind ausmachen und die Sippe warnen.

Hinter Derry beginnt das Territorium der Republik Irland. Von früheren Reisen kennen wir die abwehrenden Grenzanlagen der Nordiren. Größer und bewehrter als jede deutsch-deutsche Grenze versuchte man sich vor dem Terror der IRA zu schützen. Grenzüberquerer, wie wir auf früheren Touren, wurden erst einmal von der RUC wie Terroristen erkenntlich mit vorgehaltener Waffe behandelt. Im Hintergrund feuerbereite Granatwerfer auf Türmen mit Stacheldrahtnetzen verhängen, um Bombenwerfer zu behindern. Hinter Sandsack-Straßensperren mit dem provozierendem Union-Jack Maschinengewehrposten mit Finger am Abzug, um blockadebrechende Bomben-LKWs abzuwehren. Heute ist der ganze Spuk verschwunden, nachdem die IRA die Waffen niederlegte. Hoffnung auf die lang verdiente Konfliktlösung macht sich bei uns breit. Die Chance auf Frieden liegt in der Jugend, die heute unbehelligt die Grenze quert, hüben wohnt und drüben arbeitet.

An zwei Dingen merken wir nun doch deutlich, dass wir in der Republik sind: grün-weiß-orange Republik-Flaggen ü-

berall, wesentlich billigeres Benzin und schlechtere Straßen. Bis Letterkenny wollen wir heute fahren. Nach kurzer Orientierung in der hübschen Stadt entscheiden wir uns für Cloncannon Guest House B+B, IRL 36 (DEM 90). Ein hübsches Vorstadthaus mit 3 Gästezimmern. Viele Familien verdienen sich so in der Saison etwas zum Haushaltsgeld dazu. Wir lieben diese Übernachtungsform, weil wir morgens oder abends mit den Gastgebern ein bisschen klönen können. Tagsüber fahren wir ja doch meist recht still vor uns her. Das Zimmer ist wie immer in Ordnung und die Fahrzeuge werden sicher verstaut. Eine heiße Dusche und schnell umgezogen. Bald darauf bummeln wir durch die Stadt, finden ein Burgerhouse und essen heute Fastfood. Ein uriger Pub lockt uns mit dem Hinweis auf die heutige traditionelle Live-Musik. Das macht uns neugierig und wir sitzen mit unserem Drink gemütlich am offenen Torffeuer und lauschen den beschwingten Volksweisen. Wir haben schon Besseres gehört und traben bald zu unserer Gastfamilie. Tageskilometer: 213

Freitag, 10. Sept., stark bewölkt 15° C.

Nach gutem Frühstück haben wir unsere heutige Startzeit auf 10.00 Uhr festgelegt. Es ist stark windig. Über Kilmacrennan erreichen wir heute die Küste der nordwestlichsten Provinz Donegal. Das ständige raue Wetter hat hier Menschen und Natur geprägt. Am Horn Head pausieren wir an einer alten Schiffsbeobachtungsstelle der Lloyds Schiffsversicherung aus London. Ständig auflandiger Wind, Untiefen und diverse Riffe mit starker Strömung haben hier viele Schiffskatastrophen verursacht. Hier weht ein Sturm, das man nur mit alleräußerster Anstrengung gegenangehen kann.

Nun folgen „The Rosses“, eine von den Endmoränen der letzten Eiszeit rundgeschliffene Schärenlandschaft. Schafzucht und Fischfang sind in dieser armen Gegend der einige Broterwerb. Man spricht hier heute wieder gälisch. Den Engländern war es nicht gelungen, die gälische Sprache, die zu sprechen verboten war, in den letzten Jahrhunderten ganz auszumerzen. So gibt es in diesem Land Gebiete wie diese, wo gälisches Leben staatlich gefördert wird. Es folgt der Dungloe Pass, Ardara, Donegal, Ballyshannon und Sligo. Annegret klagt über Zündaussetzer ihrer BMW R60/5. Aber es ist wie mit dem Vorführeffekt: immer wenn ich Probe fahre, fährt die Maschine tadellos. Wir werden es beobachten.

Gegen 18.00 Uhr beginnt es zu drizzeln, das ist der irische Ausdruck für feinsten nebeltröpfchengroßen Niederschlag, der nach Stunden nicht durchnässt. Auch werden die Strassen nicht nass, da der Asphalt warm ist und die Feuchtigkeit verdunsten kann. Hinter Sligo finden wir in Beltra ein schrulliges B+B Guest House mit Pub und Bar: „Rafters“, IRL 30 (DEM 75). Wir sind die einzigen Übernachtungsgäste im Haus. Die Zimmer puppig im Laura-Ashley-Stil, picobello und beheizbare Matratze im Bett. Es ist Freitagabend und ab 21.30 Uhr kommen die Iren aus ihren Häusern. Unser Pub ist brechend voll, Neuigkeiten der Woche und Marktpreise werden besprochen. Draußen regnet es in Strömen und bald liegen wir in dem beheizbaren Bett und schlafen mit Heizstufe I ein. Über unseren Köpfen trommelt der irische Regen auf die Dachschräge und wir finden wieder einmal, dass wir es gut getroffen haben. Tageskilometer: 258

Sonnabend, 11. Sept., Regen, 14° C.

Auf nasser Straße fahren wir heute wieder durch gälisches Sprachgebiet, der Grafschaft Mayo. Vormittags fahren wir an den Ceide Fields vorbei. Es ist ein archäologisches Grabungsfeld. Es gibt hier viele Gräber aus vorchristlicher Zeit. Radiokarbon- und DNAtests haben gezeigt, dass hier die Erstbesiedelung aus dem Mittelmeerraum vor ca. 5.000 Jahren stattfand. Man weiß heute, wie die Altväter ihr karges Land bestellten und durch Monokultur abwirtschafteten und weiterwanderten. Auf landschaftlich sehenswerter Küstenstrecke erreichen wir wenig später die Belmullet Halbinsel mit ihren 20 km langen Sandstränden. Hier ist wirklich Lands End. Selbst der Friseur schneidet die Haare in einem Laster und klappert die verstreut liegenden Siedlungen und Gehöfte ab. Nach Belmullet haben wir erstmalig Kurs Süd angelegt. Über Achill Island mit traumhaften Fuchsien- und Rhododendrenhecken erreichen wir im Abendsonnenschein Westport. Wir machen heute im Drummin Guest House B+B fest. Ein blitzsauberes Haus mit Geranien vor den Fenstern. Die alte Dame dort mustert uns zerzauste Fahrer mit wohlwollendem Blick und gibt uns das schönste Zimmer. In ganz Irland zollt man Leuten, die Wind und Wetter nicht aus dem Weg gehen, hohe Achtung und hat immer ein freundliches Wort auf den Lippen, selbst an den Tankstellen. Man erkundigt sich nach dem Woher und Wohin und findet Deutsche sympathisch. Motorradfahrer ganz besonders. Iren haben eben ein Herz für Rovers.

Am Abend gehen wir bummeln in Westport. Es ist Ausgehtag und entsprechend voll ist es in den Pubs und Bars. Überall wird die traditionelle Musik gepflegt und die Bevölkerung ist fröhlich und ausgelassen. Die Publicians haben alle Hände voll zu tun, die durstigen Kehlen zu befeuchten. Die Musikanten werden angefeuert und geben ihr Äußerstes. Das wieder macht durstig usw. usw. Mit summen Ohren fallen wir in unser frisches Bett. Tageskilometer: 259

#### Sonntag, 12. Sept., Nieselregen, 18° C.

Entlang der Clew Bay am Fuße des Croagh Patrick (830m), Irlands heiligem Berg, erreichen wir die Grafschaft Connemara. Unter Kennern das irische Kleinod unter den verschiedenen Landschaftsformen. Dramatische Küstenformationen, gewagte Straßen, wilde Moore, gemütliche Städtchen, große Seen als Anglers Mekka und verlassene Inseln vor der rauen Atlantikküste. Dazu wilde Connemara-Ponies und die legendären Aran-Inseln vor der Bucht von Galway. All das will entdeckt werden und wir zögern nicht lange. Gegen Mittag scheint die Sonne, als wir in der Bilderbuchstadt Clifden unser Lunch, bestehend aus Fish n` Chips, einnehmen. Köstlich frisches Kabeljaufilet auf die Faust. Clifden ist die Metropole Connemaras. Von hier aus starten die Pony- und Trekkingtouren, die Wildwasserfahrten und die geisterhaften Moorwanderungen mit den Spunkies und den Fairies bei Tag und Nacht. Die Stadt hat sich ihren georgianischen Charme völlig bewahrt. Ladenfassaden aus Holz gedrechselt und in allen Farben satt bemalt. Die Pubs überbieten sich in ihren Lockfarben für die immer durstigen irischen Kehlen. Originelle Schilder preisen lokale Produkte an und überall die Bauern mit ihren Traktoren mit Viehanhängern auf dem Weg zum Markt. Clifden muss man entdeckt haben. Am Nachmittag bei Sonnenschein durchs wilde Connemara. Nichts kommt schöner: Serpentina, klare Bergseen, schroffe Felsformationen und immer wieder neue Landschaftsbilder. Bei Rossaveal erreichen wir die Connemara Coast. Wunderschöne und geschützte Südstrände. Klarstes Atlantikwasser und sauberste Luft, hier lässt es sich gut leben. Neben Galway werden auch von Rossaveal die 3 Aran-Inseln vom Festland versorgt. Knapp 12 Kilometer vor der atlantischen Westküste liegen die Inseln Inishmore, Inishmaan und Inisheer. Wir wollen morgen mit dem Versorgerboot die größte Insel, Inishmore, besuchen. So erkundigen wir uns nach dem Fahrplan etc.. Im Nachbarort Spiddal finden wir ein ansprechendes B+B Guest House, „Ard E-

oinin“ mit reizenden Gastgebern (IRL 34). Die Motorräder können wie meist untergestellt werden. Die Zündaussetzer der 60/5 werden abgestellt und Annetta ist wieder glücklich. Eine Kontaktschwäche im Zündschloss konnte durch Nachbiegen ist Sekundenschnelle behoben werden. Bei der abendlichen Ortsbegehung hören wir traditionelle Musik aus einer Bar. Der halbe Ort ist bereits versammelt und mit Mühe finden wir Platz. Dann geht am Sonntagabend hier die Post ab. Die Musikerguppe verabschiedet sich völlig und wird vom Publikum immer wieder erfolgreich angefeuert. Da brennt die Luft und die irischen Gesichter glühen und bedürfen dringend ständiger flüssiger Kühlung. Hinterm Tresen wird mit 8 Personen jedes leere Gefäß benötigt. Es wird megamässig gearbeitet, gespült und eingeschenkt. Trotzdem kommt es immer wieder zu Engpässen. Das freut wiederum die Musikerguppe, denn es kommt jeweils zu einer kleinen Sonderpause und natürlich frischen Drinks. Mit klingenden Ohren gehen wir schlafen. Das war ein gelungener Tag; und morgen entdecken wir die Aran-Inseln. Tageskilometer: 227

#### Montag, 13. Sept., Sonnenschein 16° C.

Nach einem besonders leckerem Frühstück fahren wir mit einer BMW zurück zum Fährhafen Rossaveal. Dort wartet das Speedboot, die „Draiocht Na Farraiige“ (Magie des Meeres) und jagt mit uns über die Bucht zum Hafen von Kilronan, dem Dörfchen auf der Hauptinsel Inishmore. Die Aran-Inseln sind die letzten bewohnten irischen Atlantikinseln. Inishmore misst 6 x 9 Kilometer. Die Einwohnerzahl schwindet rapide, 1913 - 2.800, 1974 - 1800, 1999 - 900 Insulaner. Die 70 Kinder besuchen eine technische Grundschule auf der Insel und gehen dann zum Festland auf weiterführende Schulen. Menschen haben in jahrtausendlanger Knochenarbeit Humus produziert. Dazu hat man immer wieder Seetang und Seesand in Lagen übereinander verwittern lassen. So wächst heute an vielen Stellen eine Grasschicht auf dem felsigen Grund. 11.000 Kilometer Steinmauern haben Menschen auf der Insel aufgeschichtet. Jedes Fleckchen ist per Mauer nach verschiedenen Ertragsqualitäten eingeteilt. Alle diese Parzellen werden immer wieder unter den Insulanern neu verteilt um Ungerechtigkeiten und damit Streitigkeiten auf der Insel zu vermeiden.

Wir wollen die keltische Felsenfestung „Dun Angus“ erklimmen und lassen uns von Insulanern mit einem Minibus an den Fuß bringen. Als wir oben innerhalb

der Festung stehen, haben wir uns natürlich im Informationshaus vorher historisch schlau gemacht. 3.000 v. Chr. kamen die ersten Siedler auf die Inseln. Irland war in andere Gebiete als heute aufgeteilt. Daher waren die Inseln strategisch äußerst wichtig und sicherten das Nordreich gegen das Südreich. Daher war es nötig mit Hilfe von Arbeitssklaven und Kriegsgefangenen ein solches Bollwerk zu errichten. Es diente als Meeresausguck, Fliehburg, Zeremonialplatz und Verteidigungsanlage. Schon vor 5.000 Jahren wurde diese Anlage mit Tausenden von spanischen Reitern umpflanzt. Vier Ringwälle umgeben das Bollwerk. Meterdicke, 8 Meter hohe Mauern umgaben das Ganze. Zement- und Kalkmörtel waren hier noch nicht bekannt. Die Mauern stehen jedoch noch heute. In westlicher Ferne denke ich, bei guter Sicht die New Yorker Freiheitsstatue ausmachen zu können. Das ist natürlich Seemannsgarn, aber vor unserem geistigen Auge ziehen die zahllosen Auswandererschiffe vorbei. Vollgepfercht mit Menschen voller Erwartungen auf das Leben in der „Neuen Welt Amerika“. Die Anlage ist hufeisenförmig an 100 Meter hohe Klippen geschmiegt. Altertumswissenschaftler schließen Menschenopfer durch Stürzen ins Meer nicht aus. Von viel Phantasie beflügelt, versuchen wir uns das vergangene Treiben vorzustellen und freuen uns immer wieder, in der Jetztzeit leben zu dürfen und genießen die Gnade der richtigen Geburt. Auf dem Rückweg kommen wir an einer Robbenkolonie vorbei, wo die Jungs und Deerns ihren Bauch in die warme Spätsommersonne halten und schlafen. Ungemütlich diese Aran-Inseln. Doch wehe wenn die Herbst- und Winterstürme über die Inseln fauchen. Da bleibt kein Auge trocken. Von Filmaufnahmen wissen wir, dass die Menschen dann ihre Häuser nicht verlassen und die Fenster vernageln. Flahertys Filmwerk „Die Männer von Aran“ schildert das entbehrungsreiche und gefährvolle Leben der Bewohner der irischen Aran-Inseln. Das waren kernige Jungs, die in offenen Stoffbooten auf den Atlantik zum Fischen mussten und 25 Kilometer ruderten, um ein Bierfässchen unter Lebensgefahr von der nächsten Brauerei auf dem Festland auf die Inseln zu bringen. Viele haben es mit Ihrem Leben bezahlt. Elektrizität gibt es erst seit 1969. Beeindruckt treten wir den Rückweg an und genießen eine warme Gemüsesuppe geschützt im Freien in einem Lokal direkt am kleinen Hafen. Um 17.00 Uhr bringt uns das Speedboat wieder zum Festland nach Rossaveal. Dort erwartet uns ganz zappelig die BMW R75/6 am bewachten Parkplatz und

bringt uns in Windeseile wieder zu unserem netten B+B Domizil in Spiddal. Tageskilometer: 42

Dienstag, 14. Sept., sonnig, 18° C.

Keine Wolke am Himmel. Wir wollen heute Irland von West nach Ost queren. Wegen des tollen Wetters entscheiden wir uns für die Halbschalenhelme mit Brille. Es fährt sich damit so frei und luftig. Via Banagher am Shannon, wo wir 1995 unsere Motoryacht charterten, Mullingar weiter nach Newgrange. Hier wollen wir im Flusstal des Boyne das bekannte Ganggrab besuchen. Es ist eines der berühmtesten prähistorischen Monumente in Westeuropa. Man betritt die vor 5.000 Jahren erbaute Grabkammer durch einen langen Steingang (daher der Name), wobei ein riesiger Grabhügel das Ganze bedeckt. Dieser Grabhügel erstreckt sich über eine Fläche von ungefähr einem halben Hektar und wurde aus über 200.000 Tonnen Steinen und Erde errichtet. Er ist 11 m hoch und sein Durchmesser variiert zwischen 79 und 85 Metern. Er wird begrenzt durch eine Einfassung von 97 Steinen, von denen viele verziert sind. Der Gang hat eine Länge von 19 Metern und ist auf beiden Seiten von Menhiren gesäumt. Er führt direkt in die Grabkammer, die einen kreuzförmigen Grundriss aufweist. Das prachtvolle durch Kragsteine gestützte Dach ist 6 m hoch und seit 5.000 Jahren unversehrt und wasserdicht. Die vielleicht berühmteste Besonderheit von Newgrange ist die kleine Öffnung über der Tür, die „Dachluke“. Bei Sonnenaufgang am Morgen der Wintersonnenwende, dem kürzesten Tag im Jahr (21. Dez.) und einige Tage davor und danach, dringt ein Sonnenstrahl in den Gang ein und wandert langsam bis zum hintersten Ende der Grabkammer. Für die neolithischen Bauern könnte dies ein Zeichen der Wiedergeburt gewesen sein, wenn das neue Jahr den Pflanzen und Tieren neues Leben einhauchte. Auch das Äußere der Anlage ist sehr gepflegt und zeugt viel von dem Stolz und der Ehrfurcht vor der Vergangenheit Irlands, welches in vielen Bereichen Europa kulturell sehr beeinflusst hat. Nach kurzer Weiterfahrt erreichen wir im abendlichen Sonnenschein Monasterboice. Auf einer Anhöhe auf einem überfüllten und uralten Friedhof befinden sich 2 kleine Kirchen, ein Rundturm und 3 Hochkreuze, die zu einem Kloster gehörten, das im 6. Jh. n. Chr. von St. Buithe gegründet wurde. Über die Geschichte des Klosters ist wenig bekannt, und 1122 war es vollends verschwunden, doch zu seinem Vermächtnis gehören zwei der schönsten Hochkreuze Irlands.

Das Kreuz von Muiredach ist fast vollkommen erhalten und heißt nach einer Inschrift am Fuß. Es ist aus einem Stein gehauen und an allen Seiten mit biblischen Motiven verziert. Die Spitze des Kreuzes ist als einfache Kirche dieser Zeit (ca. 10. Jh.) ausgebildet. Das Westkreuz ist mit einer Höhe von 6,5 m eines der höchsten in Irland. Die Kirchen sind stark verfallen und der runde Fliechturm hat seine oberen Geschosse eingebüsst und ist immer noch 33 m hoch. Er kann immer noch bestiegen werden. Es ist nach 18.00 Uhr und wir suchen uns ein nettes Guest House B+B in Dunleer zwischen Drogheda und Dundalk. Der Herr des Hauses fährt Moto Guzzi und schon ist der Draht geknüpft und es gibt lokale Tipps. Wir lassen den Tag gemütlich ausklingen und gehen den ersten Heimreisedanken nach. Tageskilometer: 329

Mittwoch, 15. Sept., wolzig, 15° C.

Um 9.00 Uhr rollen heute bereits die Räder der beiden braven Boxer. Die Autobahn Dublin-Belfast ist noch nicht fertig und so kommen wir langsam voran auf der Nationalstr. 1. Wir liegen bombig in der Zeit als wir um 11.15 Uhr in den Dockanlagen von Belfast absteigen. 12.20 Uhr ist die Abfahrt, pünktlich wie immer. Der HSS-Katamaran drückt sich mühelos mit seinen 70.000 kw/ 100.000 PS !!! durch die irische See und schon knapp 2 Stunden später rollen unsere Pnueus auf schottischen Fahrwegen. In Britannien scheint die Sonne und wir picknicken an der Straße auf einem Rastplatz. Danach sind wir gestärkt und wollen noch weitere Kilometer abspulen. Je weniger Strecke haben wir dann morgen vor uns. Es ist nämlich die letzte Überfahrt in diesem Jahr von Newcastle nach Hamburg. Sollten wir diese Abfahrt durch eine Panne verpassen, müssten wir zur Strafe zusätzlich die ca. 800 Kilometer bis nach Harwich zusätzlich herunterfahren, um dann per Schiff nach Hamburg zu gelangen. Also fahren wir bis in den frühen Abend hinein und erreichen Brampton hinter Carlisle. Brampton, eine Kleinstadt mit mittelalterlichen Marktrecht ist sehr gemütlich und traditionsbewußt. Uns gefällt das Oval Guest House B+B (UKL 45/ DEM 140). Die Preise lassen unsere Haare zu Berge stehen. Grimmig leiden wir unter dem überzeichneten englischen Pfund und den saftigen Preiserhöhungen der linken Blair-Regierung. Es wundert uns nicht, als wir bei einem Gespräch beim abendlichen Pubbesuch erfahren, dass der Tourismus sehr leidet. Die Engländer urlauben billiger im Ausland und die Gäste vom Kontinent meiden England wegen der zu ho-

hen Preise. Wir verkneifen uns ein letztes Bier und genießen unsere stilvolle Unterkunft. Tageskilometer: 339

Donnerstag, 16. Sept., Regen, 18° C.

Schon um 10.00 Uhr rollen wir in Brampton auf die Nebenstrecke nach Newcastle. Wir haben uns für die B6318 entschieden. Es ist die uralte Römerstraße auf und neben dem Hadrians Wall. Gemütlich brummeln die Boxer über die gepflegten Straßen. Wenig Verkehr und abwechslungsreiche Landschaft. Wir fahren mit den Integralhelmen, das ist gemütlicher, und genießen den Tag bis zur Ankunft am Ferryterminal in Tynemouth bei Newcastle. Vorher haben wir noch schnell im örtlichen Supermarkt geshopt. Verpflegung für die Überfahrt und ein paar Utensilien, die wir mögen und in Deutschland nicht kaufen können. Als wir vor dem Ferry-Pier anstehen, fängt es richtig an zu regnen. Das macht uns den Abschied für dieses Jahr leicht. Aber wir kommen wieder! Irgendwann. Als alte Fahren-Routiers sind die Motorräder wieder mal schnell verstaubt und wir mit unserem Gepäck in der geschmackvollen Kabine. Zur Abfahrt stehen wir mit auf der Kapitänsbrücke und grüßen noch einmal zu unserem Gastland herüber und verabschieden uns mit einem glücklichen „Farewell“. Da wir etwas durchgefroren vom Warten sind, legen wir uns um 17.00 Uhr für ein Stündchen hin. Es ist völlig ruhig im Schiff und wir fahren in die Dunkelheit. Als wir um 19.00 Uhr aufwachen, haben wir keine Lust, noch einmal aufzustehen und schlafen durch bis morgens um 10.00 Uhr. Tageskilometer: 151

Freitag, 17. Sept., sonnig 19° C.

An Bord gibt es Kaffee deutscher Machart. Wunderbar. Brunsbüttel haben wir bereits an Backbord passiert und genießen bei gutem Wetter draußen die Reise elbaufwärts. Durch starken Westwind in der Nordsee sind wir fast 1 h früher als erwartet in Hamburg-Altona. Ausgeruht und erholt verlassen wir den Schiffsbauch und riechen sofort die Hamburger Stink-Benzinluft. In wenigen Stunden werden wir es nicht mehr bemerken und uns wieder eingewöhnt haben. Glücklicherweise sind wir bald darauf zu Hause. Schnell ist das wenige Gepäck ausgepackt, Maschinen in der Garage und der große Packer Post gesichtet.

Pünktlich sind wir um 19.30 Uhr im Condor-Vereinshaus. Es ist nämlich RMO-Treffen!