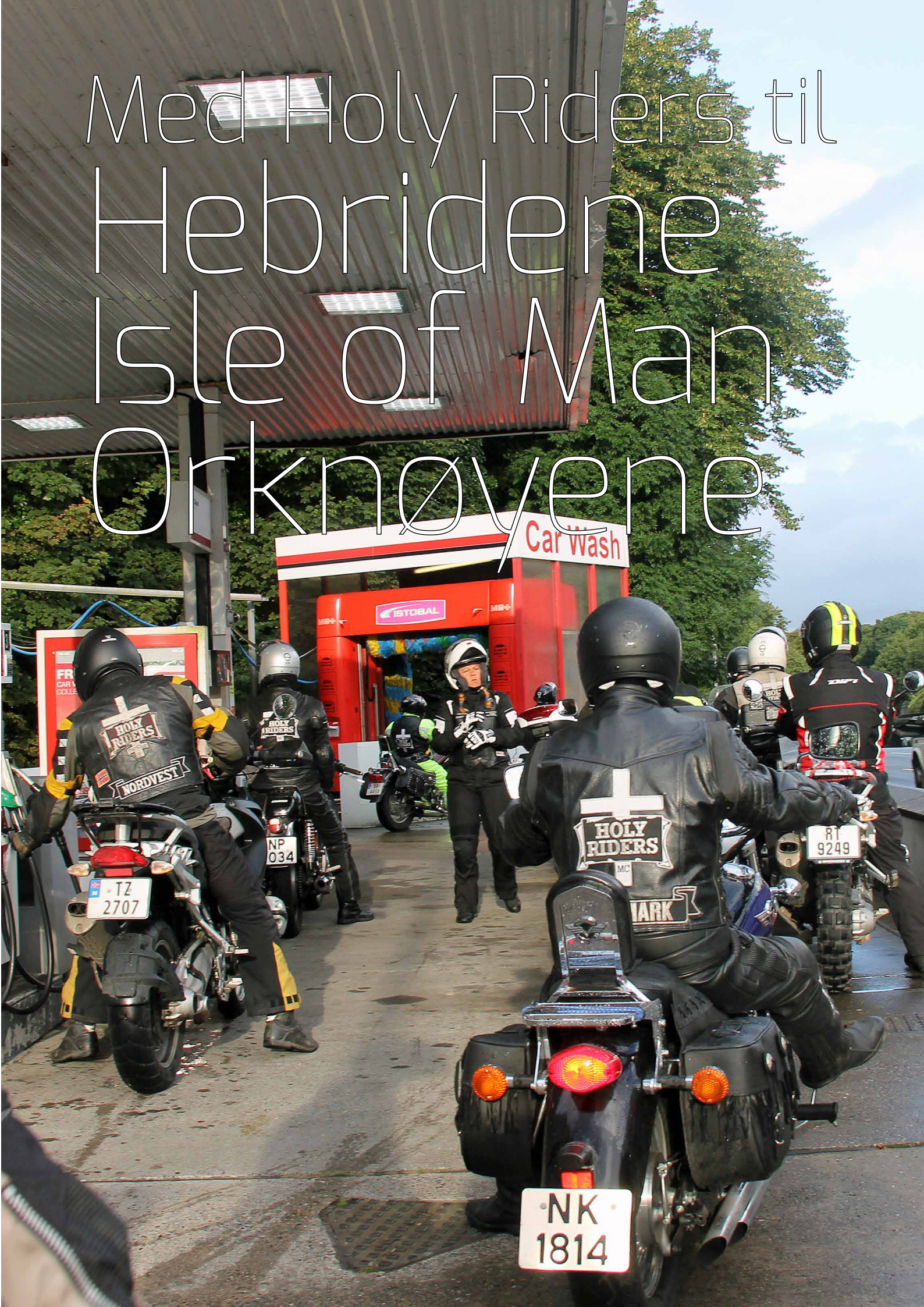
Med Holy Riders til Hebridene Isle of Man Orknøyene



Den uforglemmelige reisen!

Med Holy Riders til Hebridene, Isle of Man og Orknøyene

Møt opp med pass og MC, helst med tom tank, resten blir servert.
Årsaken til at vi måtte suge ut bensin fra syklene var at lasterommet ikke var klassifisert for lett antennelige væsker. Det som så ut til å kunne bli et tidsmessig problem gikk etter hvert som en lek. Innsatsen fra mannskap og elever var glimrende.

Skoleskipet Gann er en offentlig godkjent, privat videregående skole med utvidet kristen formålsparagraf. Skoleskipet Gann består av selve motorskipet, MS Gann, og et skoleanlegg på land. Skolen utdanner årlig 60 elever innen VG1 Teknikk og Industriell Produksjon og 60 elever innen VG2 maritime fag. Alle elever bor om bord i skipet, spiser alle måltider om bord og er med på seilinger i inn- og utland.

Nærmest ekstatisk og elektrisk spenning da vi skulle ut på den første oppdagelsesturen på Hebridene.

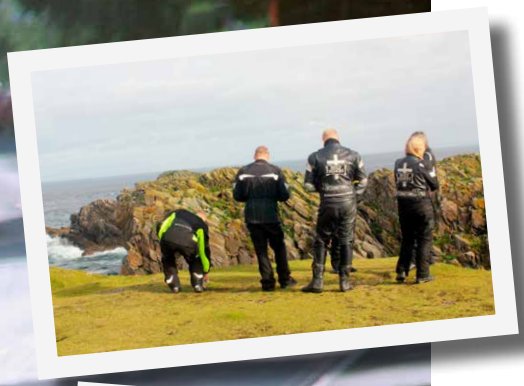
Tekst & foto: Svein Birkeland

To års iherdig planlegging fra noen løsningsorienterte, MC-frelste og godt voksne gutter, resulterte i en tur som det nå i ettertid kan drømmes og snakkes om i all evighet.
Dette var et enestående tilbud om å dra ut på eventyr med sin egen kjente og kjære motorsykkel sammen med 91 MC-venner og deres sykler. Her var det bare å mønstre på Skoleskipet Gann i Stavanger. Utrolig enkelt og greit å kunne forflytte seg seilende som nåtidens motoriserte vikinger på en spennende opplevelsestokt.

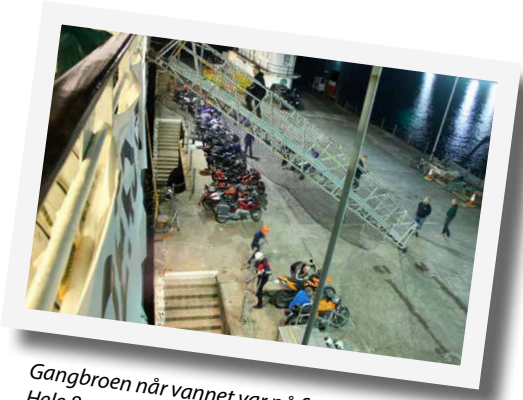
Turarrangementet var et godt samarbeid mellom Holy Riders og Skoleskipet Gann. Et av formålene med turen var at vi korsfarere i Holy Riders ønsket å få med våre MC-venner utenfor klubben på en herlig, eksotisk MC- og historisk opplevelse.

Da planene om denne turen ble kjent i MC-miljøet tok det kun fire uker før grensen for antall deltakere var fylt opp. Tror ikke at det hadde vært vanskelig å mangedoble antall opplevelseshungrige MC-venner, dersom båten hadde hatt plass til flere.

Båten, som er 109 meter lang, med 120 enestående elever og et mannskap på 28



Hebridenes nordligste punkt på øyen kalles «The Butt of Lewis». Dyrelivet er unikt på øyene. Det er nesten uforståelig at mennesker og dyr er i stand til å overleve alle de ville, grufulle vinterstormene. Her har Holy Riders tatt med seg venner til kanten Living on the edge. Foto: Bell



Gangbroen når vannet var på fjære. Hele 8 meter forskjell er det mellom flo og fjære. Men ingen problem. Syklene våre ble stående trygt innelåst på kaien, mens vi slappet av og hadde det aldeles utmerket.

The Callanish Stones. Bautasteinene er fra bronse-alderen og er formet som et kors, I korsets sentrum er det et gravkammer. Utrolig at noen kunne forflytte disse steinene for om lag 3000 år før Kristus. Steinene var i alle fall fornuftige for oss, og gav ly for en heftig regnbyge som passerte.

Kun på høyvann var det mulig å få ut motorsyklene. Her på flo er gangbroen ganske bratt.

Hebridene. The Gearrannan Blackhouses på vestkysten av øyen Levis. For £15 kan du få en uforglemmelig overnatting i disse husene som er bygget for å tåle ekstrem vær og vind. All fyring skjer ved å brenne torv.

personer med glimt i øyet, ga oss alle fra starten av en hyggelig opplevelse som skulle vare hele turen ut. Hver enkelt av oss hadde lettet lommeboken for i underkant av kr 1500 pr dag. En overkommelig pris som inkluderte reise, mye god mat og gode lugarer med dusj og toalett, i hele elleve dager. Når det kommer til pris er det kun prins Håkon som kan få et Royal cruise billigere, men han kan umulig hatt det så morsomt og givende som oss.

Det gikk ikke så svært lenge etter at trossen var løsnet før de første måtte ut for å mate krabbene, selv om halvbarkede sjømenn ville ha sagt at vi seilte på et flatt strykebrett. De med de grågrønne, gustne ansiktene kom seg når de fikk litt medisin innabords. Sjøsyken fikk også stabilisert seg når de rammede fikk vogget seg horisontalt i køyen gjennom natten.

Hebridene

På baksiden av Scotland ligger Hebridene med 500 øyer strødd ut som perler.
Her har nordmenn fra svunne tider hatt sitt tilholdssted, og det var spennende å få et innblikk i gammel historie. Dette er et sted som ytterst få har mulighet til å oppleve fra sin egen motorsykkel. Øyene er for det meste treløse, og egner seg godt for saue-hold. Jeg var sikkert ikke den eneste som lurte på hvordan 30.000 mennesker kunne livnære seg av torv og sauer.

Her på Hebridene hadde vi vår første opplevelse med å kjøre på venstre side av veien, noe som i begynnelsen føltes forferdelig feil, men etter hvert ble det liksom helt naturlig. Befolkningen opplevdes som svært hyggelige.

Isle of Man

Iske og Man er et Mekka for alle ekte kulturinteresserte, motoriserte vikinger.
Sent på kvelden den fjerde dagen ankom vi havnen i Douglas, som er hovedstaden

Siden 1907 har det vært arrangert hastighetsløp på Isle of Man i Irskesjøen. Det å få kjøre sin egen kjente motorsykkel i varierende tempo rundt omkring på landeveier i nydelig natur og i gatene var enestående. Det å mestre kjøringen på venstre side gikk for det meste greit. Dessverre var det en tragisk dobbel dødsulykke utenfor banen. Årsaken var høyrekjøring av tysker som uheldigvis hadde glemt venstrekjøringen.

Her på Ramsy Sprint ble det kjørt dragrace. En kjempe miks av sykler i alle størrelser og aldrer. Noen av våre norske reisende MC-venner hev seg også på. For 40 pund fikk de en opplevelse og medalje med seg hjem.

Det var slett ikke vanskelig å føle seg svært privilegert da vi kjørte rundt i løypa med medbrakte kjøretøy i den myteomspunne legendariske Isle of Man TT (Tourist Trophy), der flere race arrangeres hvert år. Her passerer vi målområdet.

på den 572 km² store øya. Isle of Man kan størrelsesmessig sammenliknes med en av våre kommuner her på vestlandet. Google MAP forteller at det tar kun 1 time og 9 minutter å kjøre øya på langs. Øya mellom Irland og England var svært tiltalende. Her var det ikke bare en bisverm av alle slags motorsykler, men øya hadde nydelig natur, hyggelige mennesker, svært spennende norrøn historie og fin bebyggelse.

«The glory of being the fastest», har vært målet for mange førere. Beste rundetid er satt av John McGuinness, på vanvittige 17:03 minutter med en gjennomsnittsfart på 213,5 km/t. Det går styggfort unna på en vei som overhodet ikke ligner på en vanlig racerbane, heller mer lik en halvdårlig norsk by- og landevei. I denne legendariske løypa har 234 førere mistet livet til sporten som de dyrket og elsket. Flere enker sitter alene igjen, men ønsker ikke av den grunn at banen skal bli nedlagt. Høyeste fart er målt til 340km/t, og det er umulig å forstå hvordan det er mulig på disse veiene.

Løypa er rundt 6 mil lang med cirka 200 svinger i alle slags utforminger. Her er det også mange dumper og bakketopper som får en annen betydning og virkning når hastigheten nærmer seg det utrolige og umulige. Det kreves svært mye av fører og sykkel. Når det kjøres løp får alle

Her går det fort i gatene. Her fra byen Ramsey.

Der fartsgrensene er opphevet finnes det ingen øvre fartsgrense. Noen av oss fikk virkelig teste full fart, og det skjedde spesielt i løypa som gikk over høydedraget Sneafjell. Jeg og min datter akte av gårde over fjellet med alle forgasserspjeld vidåpne. Det var en spennende opplevelse for en enkel far med sin gamle, slitne Gold Wing. Hva om jeg hadde det doble, det vil si hundre hester til? Kanskje en mulighet for at det hadde blitt litt mer fart og spenning for passasjeren, som synes at det gikk fort nok da det gamle jernet i et kort øyeblikk beveget seg i 150km/t.

Erik Kjuus

Noen av elevene fra Skoleskipet Gann hadde tatt beina fatt og stilt seg opp for å se på mandagens race som var 350 ccm Classic TT og Classic TT. Imellom hvinende motorsykler som suste forbi i en hysterisk fart, dukket det også opp noen andre tilskuere. Det viste seg at en av dem var nordmann og deltaker i klassen Newcomers. Erik Kjuus er fra Vestby har drevet med roadracing siden 1999. Sporty som Erik er, dukket han opp etter en invitasjon fra noen av elevene på hotellskipet vårt, kvelden før han stilte på startstreken.

Dagen etter ble det fort observert at Erik, med startnummer 30, etter første runde hadde passert en mengde konkurrenter, og etter runde to og tre, enda flere. Vi hørte på høyttaleranlegget at det lå svært godt an til en 7. plass. Men så skjedde det rett før mål at hans Aprilia 1000 gikk tom for drivstoff.
Det manglet muligens kun to skarve sekunder ekstra på pitstoppet, så hadde brennstoffet holdt til mål. Vi fra gamlelandet Norge heiet det vi kunne. Heiagjengen kommer til å følge med Eriks fartsbragder videre.

Her er Erik i depotet for å lade opp til neste løp, som ikke gikk helt feilfritt. På dette løpet ble det 6 krasj og deretter mye gulflagging. Det røde flagget kom opp etter siste runde, noe som gjorde at Eriks resultat dessverre ble godt nede på listen.

på øya sannelig merke at noe er på gang. Mange motorinteresserte, svermende turister, stengte veier og omkjøringer preger bybildet under løpene. Det kreves også en hærskare av politi og ambulanse folk, og det må være et minimum av 520 Marshals til stede. Dette er det oransje kledde vaktmannskapet med refleksbånd som må til for at et løp skal kunne gjennomføres. Hotellkapasiteten under de store arrangementene er sprengt, men tar du med deg ekstra bagasje er det flere campingplasser tilgjengelig. Tar du turen på egenhånd, er det greit å begynne å planlegge tidlig.

Jeg for min del var helt sikker på at dette ville være min første og siste tur til Isle of Man, det man kan kalle for en «once in a lifetime experience», men etter denne svært vellykkede turen er jeg ikke lenger sikker. Vi traff en annen norsk gjeng som hadde dratt over til øya for egen maskin. Jeg skjønte at det var et håp for meg i fremtiden når en av dem ivrig sa at her hadde han vært elleve ganger!

Orknøyene

På hjemturen var vi innom Orknøyene som er en Skotsk øygruppe omkring en mil fra det Skotske fastlandet. 70 øyer danner lune og fine skjærgårder. 20 av disse øyene er bebodde, og her får vinden fritt spillerom. Om nordmenn har satt sine spor på Hebridene og Isle of Man, så er den norske historien svært rik her på øyene. 25% av øyas 20.100 innbyggere har gener som stammer fra nordmennene som hadde full kontroll her i Vikingetiden.

Du som gikk glipp av denne turen lurer nok å om denne blir arrangert flere ganger? Og det skal du slett ikke se helt bort fra. Kanskje 2017 eller 2018 kan bli et nytt år for en tur som ikke bare bør leses om, men oppleves.

Reiserute:

Avgang Tømmerodden 27. august 22.00.
Ankomst Stornoway 29. august 06.30
Avgang Stornoway 29. august 20.00
Ankomst Douglas 30. august 22.00
Avgang Douglas 3. september 18.00
Ankomst Kirkwall 5. september 08.30
Avgang Kirkwall 5. september kl 15.30
Ankomst Tømmerodden 6. september 15.30

Veiene på Orknøyene var overraskende gode. Her er det rett frem på venstre side, men med vanlige fartsgrenser. Utrolig vidstrakt, flott natur.

En stopp ved det italienske kapellet. Kirken er bygget av italienske krigsfanger. Fangene var her for å bygge Churchill Barriers på Scapa Flow. Kirken er absolutt verd en titt. Mangel på dyre utsøkte materialer ble ingen hindring, da gode etterligninger ble malt av en dyktig kunster.

Skara Brae er en forhistorisk bosetning som har vært i bruk mellom 3180 til 2500 f.Kr. Det er antatt at 50 til 100 personer har levd her. Skara Brae er omtalt som Skottlands Pompeii siden bosetningen er så utrolig godt bevart. Under en storm i 1850-årene kom noen av disse bygningene frem. Ferdig utgravd i 1930.

Churchill Barriers på Scapa Flow.
Under siste verdenskrig hadde den engelske marine en stor base her. Mellom noen trange sund klarte tyskerne i 1939 å torpedere det prestisjetunge skipet HMS Royal Oak. Da ble det bestemt at sundene skulle fylles igjen. Her ligger 74 tyske sunkne skipsvrak som ble internert etter første verdenskrig. For at skipene ikke skulle falle i hendene på fienden ble det besluttet at de skulle søkkes. I dag er skipene en interessant utfordring for dem som ønsker å dykke.