

# Allein auf weitem Fluß

## Als Kapitän durch Irlands enge Schleusen - eine Shannon-Fahrt mit Familie

*Von Wolfram Runkel, aus der ZEIT vom 11.9.87 - deswegen Preise in DM!  
Wir halten dies für eine der besten Beschreibungen einer irischen Bootstour.*

Samstag ist Wechseltag. Der Shannon-Strom wechselt seine Schiffer, in Portumna wechseln die Boote ihre Crews, die Putzkolonnen wechseln die Bettwäsche; ganze Bootsbesatzungen wechseln in kleine Autos, die Landratten verwandeln sich in Kapitäne.

Zum Beispiel ich. Die Irin an der Rezeption der Emerald-Star-Linie ernennt mich schriftlich zum Captain, ohne meine Frau zu fragen. Sprachlos nimmt diese das vorläufig zur Kenntnis, während die beiden Kinder losschreien, sie wollten das Boot steuern. Sie werden sofort in Zwangsjacken gesteckt, Schwimmwesten sind Pflicht. Sodann sehen wir ein Video über das richtige Verhalten on and off board. Wenn tatsächlich jemand ins Wasser fällt, ist vor allen Dingen zu verhindern, daß der jemand in die Schiffsschraube gerät. Die ist sehr empfindlich und geht besonders leicht kaputt. Ansonsten ist alles ganz einfach. Führerschein ist nicht erforderlich, nur ein Deposit von 100 Punt (275 Mark) für eventuell verursachte Schäden zu hinterlegen.

Wir werden durch eine kleine Werft, in der etliche beschädigte Boote – eines mit einem dicken Loch am Bug – hängen, zu unserem Boot geschleust. Die „Cappincur-Star“, nach einer Schleuse benannt, ist neun Meter lang und drei Meter breit. Zwei Schlafkojen liegen im Bug, zwei weitere in der Wohnküche hinter der Kommandobrücke. Dort steht auch ein Begrüßungsprésent, Wein des Landes: ein Sechserpack Guinness; die Emerald-Star-Linie ist nämlich eine Tochter der berühmten Dubliner Brauerei. Dieser Amme des irischen Volkes gehört ohnehin das halbe Land. Selbst auf dem Shannon werden uns also die Wellen des schwarzbraunen Edelsaftes tragen. Sláinte!

Ein Instrukteur erscheint und weist uns ein, zeigt uns die täglich nötigen Checks: Öl, Schmutzfilter, die Tanks für Diesel und Wasser (nicht verwechseln, bitte), und erläutert das Armaturenbrett: „Alles ist einfacher als Autofahren, beim Bremsen müssen sie nur den Rückwärtsgang einlegen und dann wieder vorwärts, das geht alles klar.“ „Vorsicht in den Schleusen.“ Nach einer Probefahrt dürfen wir endlich die Marina verlassen.

Stromauf oder – ab? Stromab gibt es keine Schleusen, sondern nur einen größeren See, den Lough Derg, vor dem unschiffbaren Mündungsbereich des Stroms, der sich auf insgesamt 370 Kilometer Länge von Norden nach Süden in Seen, Nebenarmen und Kanälen quer durch die Insel wälzt. Schleusen hin, Schleusen her, wir fahren nach Norden, wo uns laut Karte theoretisch 200 Kilometer befahrbarer Shannon entgegenfließen.

Schon bald hat sich der Pulk der Starter entzerrt. Plötzlich sind wir allein auf weitem Fluß. Die Turbulenzen der Marina liegen hinter uns. Nur das Tuckern unseres Motors, der uns mit schätzungsweise 20 Kilometern zwischen Bojen, Schilfufern, Wiesen und Kühen durchschiebt, ist zu hören. Auf den Bojen sitzen Kormorane und starren gleichmütig in die Ferne. Wer hätte gedacht, daß der Kapitäns-Job so einfach, so friedlich, so abenteuerlos ist. Ich übergebe das Steuer dem Achtjährigen, lege mich aufs Dach in die Sonne, die hier so heiß brennt wie in Griechenland.

Da das Guinness aus den Flaschen leider doch nicht so gut schmeckt wie im Pub, fällt mir ein Schild am Ufer auf: „Milnes Bar ½ Meile“. Hier jetzt anlegen auf ein frisches Pint, das wäre doch ein wildromantisches, echt irisches Abenteuer. Es stellt sich aber heraus, daß mein frisch erworbenes Kapitäns-Patent keine der familiären Hierarchien außer Kraft setzt. Der Ehefrau ist wildes Anlegen einfach zu wild. Dafür seien in den Karten doch extra Quais und Häfen vorgesehen. Auch mein Durst und die Tatsache, daß unser Wassertank in Portumna offensichtlich nicht gefüllt worden ist, erlaubt keine anarchistischen Wasserabenteuer. Statt frischen Guinness' bleibt mir nur frisches Shannon-Wasser. Ich springe also in den Fluß. Nachdem wir den Motor (wegen der Propellergefahr) abgestellt haben, treibt die „Cappincur-Star“ gemächlich zurück nach Süden, der Kapitän schwimmt hinterher durch das etwa 18 Grad kühle, saubere Wasser. Als er sein Schiff erreicht, stellt die Crew fest, daß nicht nur das Wasser, sondern auch die Bootsleiter an Bord fehlt. Der Kapitän rettet sich über das Rettungsdingi.



Nach zwei Stunden erreichen wir die erste Schleuse. Sie ist offen wie ein Höllentor. Obwohl schon fünf Boote drin sind, winkt mich der Schleusenwärter herein in die hohle Gasse und weist nach links auf eine Lücke an der Mauer. Ich stelle den Gashebel ab und versuche in die Lücke zu steuern, aber das Boot gehorcht nicht, fährt weiter ungerührt, langsam zwar, weiter, zwischen den anderen Booten hindurch, als wollte es mit dem Kopf durch die Wand.

Fasziniert beobachten die anderen unsere Fahrt. „Rückwärtsgang!“ tönt es durch den Schlund. In diesem Augenblick zieht ein anderer Mann alle Aufmerksamkeit auf sich, der sein Tau nach oben zu einem Schleusner werfen wollte, nicht traf und daraufhin wie ein Anker ins Schleusenwasser plumpst. Es wird mucksmäuschenstill in dem Wasserkasten, aber die Gesichter der Zuschauer sind zu jenen Schauermasken verzerrt, die nur lautes Lachen verschleiern sollen. Der Mann taucht wieder auf und klettert erstaunlicherweise gewandt wie ein Affe am Tau an Bord. Auch meine Taue sind inzwischen in den richtigen Händen gelandet. Die Schleusner ziehen uns in die richtige Lücke.

Dann steigen wir an, können unseren Schleusen-Obolus von 20 Pence persönlich überreichen, die Tore in die Freiheit öffnen sich. Wir fahren heraus, nicht ohne mit dem Heck so kräftig gegen die Mauer zu donnern, daß das Geschirr aus dem Küchenschrank fliegt. „Vielleicht hätten wir doch lieber



stromab fahren sollen“ murmelt es kritisch in der Crew. Meuterei-Tendenzen. Aber Adrenalin-Wellen und Blutdruck beruhigen sich wieder wie das Shannon-Wasser, je weiter wir uns von Schleuse und Wehr entfernen.

Etwa um neun Uhr, die Sonne strahlt noch immer, erreichen wir den Hafen von Banagher. Seeleute aus England, Italien, Holland sowie Frankreich helfen uns beim Anlegen; ein Schwabe zeigt mir den richtigen Seemannsknoten, der Mann kommt immerhin vom Bodensee. Banagher ist einer der modernsten Häfen auf dem Shannon, mit allem was man braucht und nicht braucht, sogar Waschmaschinen, Duschen und Haartrockner.

Nach dem Dinner an Bord – Irish Stew aus der Dose – bummeln wir durch das Städtchen zu der Ruine des Hauses, in dem 1845 Reverend Arthur Bell Nichols mit der Schriftstellerin Charlotte Bronte Flitterwochen verbrachte und wo später Sir William Wilde, Oscars Vater, studierte. Natürlich gibt es auch reichlich Pubs mit frischem Guinness und altem Gesang.

Nach einer Nacht auf dem wiegenden Shannon steigen wir als frischgeborene Schiffer aus dem Bootsbauch. Die Sonne scheint noch hartnäckiger als gestern. Wir verlassen schon relativ elegant den Hafen, um Irlands Frieden der Kühe und Kormorane zu durchkreuzen. Gelegentlich stoppen wir zu einem kühlen Bad oder zum Besuch einer Ruine, einer verlassenen Hütte oder eines Herrenhauses; Häuser, in denen oft noch die Möbel, Bücher und Bilder zu entdecken sind, so als wären die Bewohner geradezu überstürzt aus der Einsamkeit in die Power der Großstädte geflohen. Heute kommen die Großstädter und zahlen viel Geld, um in der Einsamkeit Kraft zu gewinnen. Bei Kilmore ist jetzt ein Ire nach dreißig Jahren aus den USA zurückgekehrt, um hier ein Altersheim für Amerikaner einzurichten.

Am späten Nachmittag erscheint uns plötzlich – wie eine Fata Morgana – eine ganze Ruinenstadt mit schief umgelegten Häusern auf Hügeln im Fernrohr: die alte Klostersiedlung Clonmacnoise aus dem sechsten Jahrhundert. Das vom heiligen Ciaran gegründete Kloster hatte sich zu einer Collegestadt mit mehreren Tausend Studenten entwickelt, bevor es im Mittelalter von Wikingern und Engländern zerstört wurde. Übriggeblieben sind Gräber und Mauern von etlichen Kirchen, Häusern und Rundtürmen sowie der „Pilgrims Path“, der zur Nuns Chapel führte.

Weiteren Überbleibseln menschlicher Kultur begegnen wir vor den Schleusentoren der Stadt Athlone: eine mächtige, wuchernde Mülldeponie, über der Raben wie Geier kreisen. Es ist kurz nach sechs Uhr. Da sonntags die Schleusen um sechs schließen, werden wir die Nacht gegenüber der Deponie verbringen, und weil merkwürdigerweise schon wieder der Wassertank leer ist, macht die Familie Landgang, landet im „Seans“, einem der ältesten irischen Pubs. Die Luft aus Bier, Zigarettenrauch und Fischerkleidungs-Geruch begeistert die Kinder so sehr, daß sie noch heute für unsere Schleusenschlamperei dankbar sind. Und das, obwohl uns noch etliche Extrastunden vor der Schleuse bevorstanden. Als wir nämlich am nächsten Morgen in den Schleusenschlund fahren wollen, springt der Motor nicht an. Ich drehe den Schlüssel, kein Mucks – die Frau dreht, die Kinder drehen. Nichts rührt sich. Es klingt, als weigere sich das Boot, uns nochmals in eine Schleuse zu folgen.

Wir telefonieren nach Portumna, dankbar, daß die Panne ausgerechnet in einer größeren Stadt und nicht an einer einsamen Bucht passiert ist. Tatsächlich werden Mechaniker für die nächste halbe Stunde angekündigt. Sie kommen auch, mit nur einer halben Stunden Verspätung, und finden sogleich zweier Rätsel Lösung. Die Warmwasserleitung, die zwecks Erwärmung des Wassers um den Motor führt, ist leck. Deshalb läuft das Wasser aus und hat unseren Motor ersäuft. Nach drei Stunden haben die Handwerker den Motor geflickt, nicht aber das Leck – das würde zwei Tage dauern. Sie sperren die Warmwasserleitung, aber uns bleibt ja immerhin der Gasofen.

Mit heilem Motor und heißen Herzen begeben wir uns auf die berühmte Überfahrt über den Lough Ree. Die Shannon-Ufer verschwinden, Wasser überall, auch die Sonne ver-

schwindet. Es beginnt zu stürmen und zu regnen, und wir brettern mit Vollgas über den See, gepeitscht von Wind und Wogen. Mit dem Fernglas suchen wir den Horizont nach den roten Leitbojen ab.

Was wäre, wenn jetzt mitten auf dem See der Motor wieder ertrinken würde? Gefährlicher noch als die mörderische Enge in den Schleusen erscheint uns jetzt die wütende Weite des Lough Ree. Nach gut zwei Stunden wird es ruhiger, der See verdünnt sich wieder zum guten alten Shannon, der uns erst einmal abschalten läßt. Lanesborough ist ein vielversprechender Hafen, aber ein Kraftwerk treibt uns weiter.



Vor der nächsten Schleuse kann man auf einem kleinen Kanal rechts sozusagen in den Büschen verschwinden, in Richmonds Harbour. Dieser Ort, der durch den Royal Canal mit Dublin verbunden ist, war einst ein blühender Warenumschlagsplatz. Erst Eisenbahnen und Autos haben die Wasserwege überflüssig (darum dürfen wir überhaupt heute als Touristen auf dem Shannon kreuzen) und Richmond Harbour zu einem „dead end“ gemacht.

Vor Richmond Harbour hat der Gott der Flüsse und Kanäle eine Schleuse ohne Schleusenwärter gesetzt. Es dauert über eine Stunde, bis er in einem Pub entdeckt wird. Mit einigen Handgriffen hebt er uns in der alten kleinen Schleuse eine Etage höher, so wie man es schon seit 300 Jahren macht. Mit dem Bootsstock steuern wir uns sodann durch einen Baumtunnel, landen schließlich in einem kleinen Hafen mit ramponierten, 300 Jahren alten Schiffen und Booten und bunten Häusern und lassen uns bis halb elf Uhr von dem rosaviolettten Himmel einfärben.

Richmond Harbour war vielleicht der schönste Anlegeplatz. Die Tochter allerdings zieht den in Drumsna vor, wo man meint, man spiele in einem Film über das Mittelalter mit und wo man den Shannon teilweise nur mit einem Dingi befahren kann.

Der Sohn liebt das einsame „Grange“ am meisten, am Ende des Grange Lough, wo er durch das Schilf wie durch einen Urwald ruderte, wo unser Kapitän beim Rückwärtsmanöver das Boot in den Sand setzte und der Pubwirt, der vormittags Scharfrichter ist, uns mit dem Tau aus dem Sumpf zog (was mit reichlich Whiskey gefeiert wurde).

Unheimlich war dagegen der Mittagsaufenthalt in Carrana-doe, einem einsamen magischen Ort, wo sich der Fluß in einer unklaren Schilflandschaft verläuft und die anderen Boote im Nebel wie verlassene Geisterschiffe lautlos scheinbar durch die Lüfte gleiten.

Aber das war schon auf der Rückfahrt nach Portumna, auf der wir zwar andere Anlegeplätze aufsuchten als stromauf, aber trotzdem nicht mehr die Aufregungen der Hinreise erlebten. Die Sensationen wurden sanfter, die Abenteuer stiller. Längst bereiteten uns enge Schleusen so geringe Pro-

bleme wie breite Seen oder entgegenkommende, auf der falschen Seite fahrende Miturlauber. Ich habe sogar den richtigen Knoten gelernt. Längst herrschte an Bord auch der heimatische Familienrhythmus. Irgendwann war ich einer stillen Meuterei zum Opfer gefallen. Die Ehefrau bestimmte mit ihrer weisen Autorität den Ablauf an Bord ebenso wie die Kinder mit ihrer Dauer-Power. Ich war immerhin noch Steuermann geblieben, und als solcher landete ich zu guter Letzt doch noch in „Milnes Bar“.

Als wir am Freitagabend hinter der letzten Schleuse, eine Stunde vor Portumna, an Long Island vorbeituckerten, aber niemand Lust auf den geschäftigen Heimathafen hatte, war plötzlich wieder das Hinweisschild auf die Bar – „½ Meile“ – auf der Wiese zu sehen. Ohne Protest durfte ich diesmal „wild“ am Ufer anlegen. Wir wanderten die halbe Meile (anderthalb Meilen lang) zum Pub und feierten den letzten Abend am Kamin, die letzte Nacht in der Wildnis. Wir wachten auf, als uns die Kühe am Kabinenfenster anmuhten und einige schon die Taue wiederkauten.

„Können wir nicht noch bleiben?“ riefen die Kinder. Das aber geht nicht. Denn es ist Wechseltag in Portumna. Die neue Crew wartet am Quai.

# Und abends zum fernen Pub über Hügel und Täler

## Bootsferien auf dem nordirischen Loch Erne, Europas größtem und unverdorbensten Binnengewässer

Von Viktor Niedermayer, aus der WELTWOCHEN vom 28.1.88

Am Landsteg festmachen – Schotten dicht, Bullaugen dicht. Nur die Tür bleibt unverschlossen. Schlüssel hatte der Schiffsvermieter keinen mitgegeben: „In Nordirland wird nichts gestohlen“, und zum Beweis auf die Handtasche seiner Frau im unversperrten Auto gedeutet. Die Freude über das Staunen seiner Gäste machte seine himmelblauen Augen noch heller.

Im Platzregen über die Brücke und hinein ins „Carrybridge Pub“, dessen Leuchtschrift so verheißungsvoll über den Fluß geblinkt hatte. Gerettet.

Der Bretterhaufen im Stuhl bewegt sich, steht auf, erhebt sich zu imponierender Größe. Verschlafen fährt der Wirt mit der Hand über das Gesicht. Dann schiebt er sich in seine Grotte, wo Whiskeys golden, die Weine purpurn und die Sherries bernsteinfarben funkeln.

Eine Stunde und etliche Drinks später stellt er große Lachssteaks und einen Berg Pellkartoffeln, dampfend und aufgesprungen, vor seine Gäste. Ein Fest. Wohlige Wärme kommt auf. In der Küche klappert das Geschirr, an die beschlagenen Scheiben schlägt Regen. Und sooft die Pubtüre aufgeht, fährt der Sturm mit Geheul durchs gebrochene Fenster.

Nein, heute keine neuen Abenteuer mehr. Dafür mit Genuß an die überstandenen Gefahren des Tages denken: Die steinernen Brückenpfeiler, die plötzlich hinter einer Flußbiegung auftauchten, während ein heftiger Wind das Schiff unaufhaltsam darauf zutrieb. Oder der Schrecken beim Blick auf die Karte, die zeigte, daß das Boot schon einige Minuten in der hellblau schraffierten, seichten Zone trieb. Oder das rote Licht am Armaturenbrett, das immer heftiger blinkte, obwohl das schon dreimal hastig durchgeblätterte Handbuch den Fall nicht erwähnte.....

Langsam sickert die Dämmerung in den Raum. Immer mehr Gäste rücken ihre Stühle vor den Fernsehapparat und brechen in brüllendes Gelächter aus, als der asketische Beckett auf die Frage: „Was würden Sie tun, wenn in 3 Tagen die Welt unterginge?“ antwortet: „Bis zur letzten Minute arbeiten.“ O Mann, du warst zu lange von Irland weg.... Nur die ausländischen Sportfischer am Tisch in der Ecke lachen nicht. Mit vorwurfsvollem Mißmut spielen sie Karten: Irlands Gewässer haben heute nicht gehalten, was der Prospekt versprach. Kaum schauen sie auf, als ihnen der

Wirt das richtige Whiskeytrinken zeigen will. Er gießt zwei Eßlöffel Brunnenwasser zum Single Malt, riecht immer wieder genüßlich daran, wie der Zigarrenrauch an seiner Havanna und leert schließlich mit behutsamer Geste sein Glas. Als sie aufbrechen, schlägt dem letzten der Sturm die Türe aus der Hand. Doch niemand wendet den Kopf. Bloß der ausgestopfte Fuchs im Glaskasten staubt ein wenig vor sich hin.

Am nächsten Morgen einkaufen im kleinen Laden an der Anlegestelle. Die Tiefkühltruhe dröhnt, daß die Scheiben und die leeren Fächer zittern. Selbst die Körbe mit den erdschwarzen Karotten und Kartoffeln, die in Enniskillen

neben den Kassen standen, sucht man hier vergebens. Auch Lammkoteletts und Sahne, sagt die alte Frau, müßte sie erst in der Stadt bestellen. Dafür darf man hier wie in alten Zeiten die Äpfel selbst aussuchen; die Eier sind groß wie Gänseeier, und die Auswahl an Biskuits schlägt das Angebot jedes Großstadt-Delikatessengeschäfts.

Heute umgreifen die Hände das Steuer schon lockerer. Der Zickzackkurs von gestern ist zur eleganten Linie geworden, die – ohne die Kurven zu schneiden – sorgfältig die Flußbiegungen nachzeichnet. Gestern noch verglichen wir verzweifelt die Zahlen der Markierungsbojen mit der Karte; heute treiben wir schon gelassen auf die Weggabelung zu.

Ruhig gleitet das Schiff dahin. Auf der Brücke stehen, Stunde um Stunde, und wenn einmal ein anderes Boot vorbeifährt, lässig mit den Fingern ans Mützenschild tippen. Kapitäne unter sich. Eine stille Bucht lädt zum „late morning tea“ ein. Zurücklehnen in die Samtpolster des Salons. Die Tassen dampfen. Träge dreht sich das Schiff im Wind und läßt immer wieder die gleiche Bucht, den gleichen Hügel, grün wie ein Golfplatz, am Fenster vorbeiziehen.

Dann vom Bordradio plötzlich die Nachricht: Ein religiöser Fanatiker hat einen jungen Mann erschossen. „Sorry“ sagte er bei der Festnahme. „Es war der Falsche zur falschen Zeit am falschen Ort.“ Kaum verlassen wir die Bucht, biegt sich das Schilf im Wind, brausen die Bäume im Sturm. Hohe Wellen krachen an den Rumpf. Eben noch färbte die Sonne den grünen Hügel gelb – jetzt hat ihn die Regenwand schon verschluckt. Eine Böe rast über das Wasser und reißt schwarze Schaumbahnen hinter sich her. Doch als das Schiff in die Horse-shoe-Bucht einbiegt, ist





der Spuk schon wieder vorbei, und die Sonne sticht vom blauen Himmel als wäre nichts gewesen.

Aus dem dunklen Schilf lösen sich aufgeschreckte Vögel, flattern im Kreis und gleiten beruhigt in ihre Nester zurück. Tiefer Frieden herrscht im Rund. Sind wir die ersten Menschen hier?

Den ganzen Tag ist das Beiboot eifrig hinter dem Schiff hergezuckelt. Jetzt werden die Riemen in die Dollen eingesetzt, zum ersten Landausflug. Ungewohnt fast schon der feste Boden unter den Füßen.

Dicht und finster umfängt der Urwald die Eindringlinge. Aufatmen, als durch die Stämme, weit draußen, das Schiff wieder zu sehen ist und viel größer wirkt als in der Erinnerung.

Mit jedem Tag verstärkt sich das Gefühl, daß die Insel, die Ankerplätze, das Altwasser uns allein gehören. Mißtrauisch wird ein anderes Schiff beobachtet: Biegt es womöglich in die gleiche Bucht? Doch es kommt noch schlimmer: In der angesteuerten Bucht liegt schon ein Boot. Es sind die kartenspielenden Fischer, heute besser gelaunt. Denn ihre Eimer sind voller Aale, auf Deck liegen in Reih und Glied Brassen, Barsche und Hechte. Nur der fünfundzwanzigpfündige Lachs fehlt ihnen noch zum versprochenen Glück.

Zu ihrer Enttäuschung gelingt uns ein perfektes Anlegemannöver. Der Weg zum fernen Pub führt über Hügel und durch Täler, an Hecken mit Brombeeren und Hagebutten entlang. Die alten Eichen rauschen; auf grün-grünen Wiesen weiden schwarzgefleckte Kühe. Mahnend wie gestreckte Zeigefinger ragen efeumrankte Kamine von verfallenen Bauernhöfen in den Himmel. Die jungen Leute sind lieber in die gesichtslosen englischen Bungalows mit ihrer stets gleichen Panoramascheibe gezogen.

Im Pub stehen sie Kopf an Kopf. Blasser Frauen und rotgesichtige Männer wärmen sich nach einer Beerdigung auf. Noch ernst sitzen die Frauen mit ihrer Limonade unter dem flimmernden Fernseher, die Männer, das Bierglas in der Hand, umringen schon lachend den Feuerwehrmann, der von seinem letzten Einsatz erzählt: „Wir rauschen mit 3 Löschzügen an, aber weder Rauch noch Feuer ist zu sehen. Dafür deutet die Frau aufgeregt zu einem Kätzchen auf dem Baum. Kein Problem, Madam, sagen wir und fahren die Lei-

ter aus. Die Rettung glückt, der Tee schmeckt gut. Glücklicherweise winkt uns die Frau nach. Als sich der Staub verzieht, liegt das Kätzchen plattgewalzt auf der Strasse.“ Jetzt lachen auch die ersten Frauen.

Es dämmt, als wir zum Schiff zurückschlendern. Die fernsehblau schimmernden Fenster unseres Nachbarschiffes treiben uns in den Abend hinaus, zu einer neuen Bucht. Gemächlich tuckert die Maschine, das violette Wasser ist glattgespannt wie eine Haut. Sanft schiebt der Bug einen Kreis voraus, der das Spiegelbild der goldgeränderten Wolken erzittern lässt.

Zum Schlummertrunk auf Deck die irische Harfenmusik erklingen lassen? Nein, lieber den schwermütigen Vogelstimmen zuhören die aus dem Schilf kommen, und dem Rauschen der Wildgänse, die dem Abendschein nachfliegen.

Längst kreuzen wir locker durch das erst so verwirrende, jetzt vertraute Inselgewirr des oberen Loch Erne. Warum nicht einmal den Windungen eines Nebenarmes folgen? Stundenlang begegnet uns kein einziges Schiff. Nur einmal schöpft eine Bäuerin ihr Trinkwasser aus dem Fluß und winkt uns nach. Und wann immer wir zurückblicken, nicken uns die gelben Wasserlilien und weißen Iris nach, die in der Heckwelle des Schiffes schwanken.

Selbst unser Tagesziel, Bellanaleck, in der Hochsaison „Piccadilly der Bootsfahrer“ genannt, liegt jetzt, in der Vorsaison, verwaist. Verlassen die langen Alleen zum Dörfchen hinauf, leer auch das schilfgedeckte „Sheelin Restaurant“. Matt summt das große Aquarium vor sich hin, matt stehen die kleinen Fische im trüben Wasser. Nur wenn der groß, alte Fisch, der aussieht wie ein rostiges Stück Eisen, „huh“ macht, fliehen sie mit ein paar müden Schwanzschlägen.

Häkelmuster überziehen Tische, Polster und Bänke. Aus einem großen Bild schaut frech und pausbäckig das Mädchen „Carola“ herunter, eine Matrosenmütze auf dem dichten blonden Haar. Das ist sie, die Heldin der Wildwestfilme, die furchtlos reißende Flüsse durchschwimmt, die die wildesten Cowboys zähmt, die im Klondike Cancan tanzt... Jetzt steht sie leibhaftig vor ihren Gästen, noch immer pausbäckig. Nur ihre Haare sind weiß geworden, und ihre frechen Augen blicken mild, als sie die goldgebackenen Fische auf den Tisch stellt.

Stolz und mit wehenden Fahnen fahren wir zum Wasser tanken in den Heimathafen Enniskillen ein. Ehrfürchtig bestaunen die neuen Gäste, wie unser Schiff, ohne mit dem Rückwärtsgang zu bremsen und ohne den leisesten Stoss, sich sanft an den Landesteg schmiegt. Wirklich ein Kinderspiel wie der Prospekt versichert? Wirklich ein Kinderspiel.

Nach der langen Einsamkeit an Bord empfängt uns das Zwölftausend-Seelen-Städtchen mit Großstadt-Gewühl. Sofort umschließt ein Strom fröhlicher junger Leute, die auf dem Weg zur Abendmesse sind, die Fremden. Munter hakt sich eine junge Frau ein, fragt nach dem Woher und Wohin.

Später sind Pubs und Restaurants bis auf den letzten Platz besetzt. Gälische Balladen klingen auf die Hauptstraße. Sie liegt verlassen da im milden Licht der Lampen, mit ihren malerischen Fassaden und altmodischen Schildern, ein wie aus dem Biedermeier.

Nur auf dem Parkplatz vor den Ringmauern herrscht Aufregung. Männer suchen nach dem grünen Ford, Baujahr 1955, den der alte Mann nicht mehr finden kann. Noch nie wurde hier etwas gestohlen, versichern sie den Fremden und trösten den alten Mann mit einem Schluck Whiskey. Der trinkt, läßt die Flasche sinken und schlägt sich an die Stirn: „Den Ford hab ich ja verkauft...!“ „Und dein neuer, wie sieht denn der aus?“ „Weiß nicht, den hab ich erst ein paar Jahre.“ Lachend wendet sich der Polizist ab und steckt sein Sprechfunkgerät wieder ein. Er trägt eine kugelsichere Weste.

Den unteren, atlantiknahen Loch Erne mit seinen hohen Wellen hatte der Schiffsvermieter nur für Fortgeschrittene empfohlen. Und wirklich, kaum haben wir die einzige Schleuse weit und breit passiert, ziehen schwarze Wolkenberge vom Meer herein, tief und schauerlich, als könnten sie Kontinente ersticken. In Sekundenschnelle verwandelt sich der Tag zur Nacht; der Regen peitscht aufs Wasser.

Doch wie üblich, kaum tropft der Steuermann vor Nässe, taucht der erste Fetzen knallblauer Tropenhimmel wieder auf. Über die nahen Inseln und die fernen Berge wölbt sich ein Regenbogen. Die Sonne steht, wie von einem Regisseur arrangiert, hinter dem alten, keltischen Rundturm, und um das Glück vollkommen zu machen, blinkt an der schönsten Stelle eine gelbe Anlegeboje: ein Logenplatz.

Und wieder sitzen wir still da, träumen in der Dämmerung. Winzige Wellen glucksen an die Bordwand, der Wind flüstert in den Luken, und langsam gleiten die Ufer in die Dunkelheit zurück. Über der Glaskuppel des Salons steht der Sternenhimmel. Hierher im Sommer zurückkehren, am frühen Morgen im dunkeln Wasser schwimmen, in der ersten Sonne auf Deck, Tee trinken... Den erwachenden Vögeln zuhören und dem aufkommenden Wind lauschen, und das Boot, ein schützendes Schneckenhaus, überall mit hin nehmen....

Statt Münzen in den römischen Brunnen zu werfen, verstreuen wir die Blütenblätter unseres Bordblumenstraußes um das Schiff.

## Shannon-Erne-Waterway revisited

*Im J 3/93 berichteten wir kurz über die Wiederherstellung der Kanalverbindung zwischen dem Erne und dem Shannon. Erstmals in Betrieb genommen wurde der 64 km lange Kanal 1860 nach 4jähriger Planungs- und 17jähriger Bauzeit. Damals blieb dieser Wasserweg aber nur 9 Jahre in Betrieb; nicht mehr als ganze 8 (!) Schiffe haben ihn in dieser Zeit befahren. Dagegen macht sich der „neue“ Erne-Shannon-Link prächtig. Seit der Neueröffnung 1994 wird der Kanal von 3500 Booten jährlich befahren. Die meisten Besucher sind übrigens Deutsche - ob's auch mit unserem damaligen Artikel zusammenhängt? Unter denen, die den Kanal mit viel Freude beshippern haben, ist auch der Schriftsteller, Schauspieler und Umweltschützer Dick Warner. Über seine Fahrt hat er einen sehr anregenden, sowohl detailfreudigen als auch stimmungsvollen Bericht geschrieben, der (vermehrt um Tips für Angler und umfangreiche Listen mit Adressen von Unterkünften, Restaurants und Freizeitangeboten) als „Shannon Erne Waterway Users Guide“ gedruckt wurde. Das schmucke Büchlein enthält auf seinen 126 reich illustrierten Großformatseiten den kompletten Text auch in deutscher Übersetzung.*

*Dick Warner: Shannon Erne Waterway Users Guide. An Irish Voyage from Carrick-on-Shannon to Enniskillen & Beyond. Ballinamore: Shannon-Erne Waterway Promotion, ISBN 1-873489-11-0, 126 Seiten.*

## Ein Wasserweg und seine Folgen

Irlands künstliche Wasserstraßen dienten ursprünglich rein wirtschaftlichen Zwecken, und der Shannon-Erne Waterway machte da keine Ausnahme: als er geplant wurde, war der Wasserweg ein wichtiger Infrastrukturfaktor für den Güterverkehr. Daß die Rechnung am Ende nicht ganz aufging, lag nur an der langen Bauzeit, denn inzwischen hatte die Eisenbahn ihren Siegeszug angetreten.

Der wiederhergestellte Shannon-Erne Waterway heute ist ein reines Freizeitareal. Durch die Verbindung der beiden größten irischen Flüsse entstand das größte zusammenhängende Binnenschiffahrtssystem von ganz Europa, das allein dem Freizeitvergnügen dient: 750 Kilometer Wasserstraße an einem Stück. Natürlich wird der Kanal dadurch aber auch wieder zu einem Wirtschaftsfaktor, der für den touristisch bisher eher vernachlässigten Bereich der Grafschaften Leitrim, Fermanagh und Cavan eminent wichtig werden könnte. (Aufmerksame Leser merken es: die Shannon-Erne-Region überschneidet sich mit der Arigna-Fermanagh-Region, die das irland journal

Ihnen schon häufiger ans Herz gelegt hat und für die ein befreundetes Reisebüro spezielle Angebote bereithält!) Man schätzt, daß durch den neuen Wasserweg private Investitionen in Höhe von 30 Millionen Pfund in der Region stimuliert wurden. Mit den 3500 Booten, die jährlich auf dem Shannon-Erne Waterway gezählt werden, kommen etwa 15.000 Besucher hierher. Eine kürzlich ausgearbeitete Studie hat erbracht, daß allein dadurch pro Jahr fast 8 Millionen

Pfund in dieser Region ausgegeben werden: für Bootsmiete, Essen und Trinken, Mit-bringsel und Unterhaltung und vielerlei mehr. Die selbe Studie spricht davon, daß dadurch über 300 Vollzeit-arbeitsplätze entstehen, nicht gerechnet die vorüber-gehenden Jobs bei der Erstellung neuer Hotels, Gaststätten und anderer Freizeit-einrichtungen.

Wie das im Einzelfall funktioniert, mag das Beispiel von Ciaran Smyth zeigen, einem jungen Einheimischen, der nach Amerika ausgewandert war, vor einigen Jahren jedoch zurückkehrte, um an der Fertig-stellung des Kanals mitzuwirken. Inzwischen hat er in Ballinamore, dem prosperierenden Anglerzentrum zwischen Carrick-on-Shannon und Enniskillen, ein Hostel eröffnet (Ballinamore Holiday Hostel, Tel. 078-44955, Fax 44600), dem ein Restaurant angegliedert ist; auch eine Bar gehört Smyth. Er allein beschäftigt derzeit 34 Menschen.

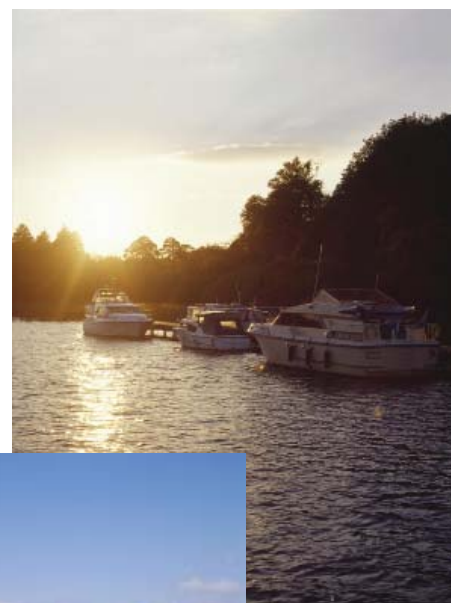
Der wirtschaftliche Aspekt ist aber nicht der einzige. Der Shannon-Erne Waterway verbindet mit den beiden Flußsystemen auch die beiden Teile Irlands und steht damit als Symbol für den Weg zu Frieden und grenzüberschreitender Zusammenarbeit ein. Und es bleibt keineswegs beim symbolischen Akt, der europäisches Geld in das Projekt hat fließen lassen. Der Bootsverkehr bringt es mit sich, daß örtliche Behörden, Bootsverleiher und Reiseanbieter von diesseits und jenseits der Grenze eng zusammenarbeiten müssen. So entstehen über die Grenze hinweg Strukturen und Verflechtungen mit lokalem und praxis-orientiertem Bezug, ganz unabhängig von der politischen Großwetterlage.

Auch hierfür gibt es ein anschauliches Beispiel. Als 1994 der Shannon-Erne Waterway wiedereröffnet und ungefähr gleichzeitig der erste Waffenstillstand in Nordirland verkündet wurde, gründeten Frauen von beiden Seiten der Grenze ein kleines Netzwerk namens „The Women’s Peace Network“. Es ging ihnen um ganz praktische Zusammenarbeit in solchen Bereichen wie der örtlichen Wirtschaft (einschließlich der Agrarwirtschaft) und dem öffentlichen Leben. Ein Resultat des Netzwerkes ist die Initiative „Shannon-Erne Folk Art“. Die beteiligten Frauen arbeiten daran, Kunsthandwerk mit einem spezifischen Stil zu kreieren, das in Form und Farbe die Elemente der Region Leitrim/Fermanagh/ Cavan aufnimmt und damit zu einem charakteristischen Produkt dieser Gegend werden könnte. Bisher schon bietet die Initiative Wochendendkurse an, und ab dem Jahr 2001 soll eine internationale Summer School hinzukommen. Gleichzeitig wird an Umweltprojekten gearbeitet. Das alles steht unter dem schlichten, aber erfolgversprechenden Motto: „Peace and Prosperity through shared activity“. (Wer an den Workshops interessiert ist, wende

sich am besten direkt an Peg Sheehan, Kildoragh, Ballinamore, Co. Leitrim, Tel. und Fax 078-44098, oder an Joan Bullock, Aghalane, Enniskillen, Co. Fermanagh, Northern Ireland, Tel. 013657-48279.)

Am Horizont erscheint noch eine weitere Vision. Durch die Wiederherstellung des Shannon-Erne Waterway scheint es möglich, daß nun auch die Instandsetzung des alten Ulster Canal in Angriff genommen werden könnte. Damit würden dann der Shannon und der Erne mit dem Lough Neagh verbunden werden, dem größten Binnensee der Britischen Inseln. Dieses Projekt wurde allerdings weit mehr Geld verschlingen als die 30 Millionen Pfund, die für den Shannon-Erne Waterway aufgewendet wurden. Eine Entscheidung der EU darüber, ob sie das Projekt unterstützen wird, steht offenbar unmittelbar bevor. Freizeitskipper können schon einmal die Daumen drücken in der Hoffnung, daß sie in einigen Jahren mit einem herzhaften „ahoi“ auch die Counties Monaghan, Armagh und Tyrone werden durchfahren können.

*Friedhelm Rathjen  
Aus: irland journal 3/99*



# Bootsurlaub Irland 2004

## Das Reisetagebuch der Familie Bartram

### 1. Tag, Samstag, 3.4.04

Morgens um 8.00 Uhr kam Taxi „Karl-Heinz“ und brachte uns von Offenbach zum Terminal 2 am Frankfurter Flughafen. Nach dem Einchecken tranken wir Kaffee und Kakao auf der Aussichtsterrasse und machten uns zeitig auf den Weg zum Gate. Dank der Sicherheitsvorkehrungen gab es lange Schlangen. Wir verbrachten noch 30 Minuten im Warteraum des Flugsteiges 3E bis das Flugzeug der Air Lingus pünktlich um 10.50 Uhr abhob. Die irischen Tiefausläufer begrüßten uns und sorgten dafür, dass der Flieger ein paar Mal kräftig durchgerüttelt wurde. Am Flughafen von Dublin wurden wir von Tom Larkin abgeholt, der uns mit seinem Kleinbus in einer 2½ stündigen Fahrt nach Banagher brachte. Kaum aus dem Stadtzentrum von Dublin heraus, kamen wir bereits in den ersten Stau. An uns führen mehrere Streifenwagen, zwei Abschleppwagen, zwei Feuerwehrgewagen, vier Polizisten auf Motorrädern und dann leider auch noch zwei Leichenwagen vorbei. Tom Larkin erzählte uns, dass er solch einen Unfall noch nie erlebt hätte. Als wir die Unfallstelle passierten, war das Schlimmste bereits weggeräumt. Nach halber Fahrstrecke machten wir in Molly's Restaurant eine kleine Kaffee- und Imbisspause. Gegen 16.30 Uhr kamen wir in Banagher an.

Wir konnten unser Charterboot bei „Silverline Cruisers“ gleich übernehmen und waren freudig überrascht. Das Boot war sogar noch besser als wir erwartet hatten. Als bald erhielten wir auch gleich die Einweisung und die vorab per Fax bestellten Lebensmittel.

Da das Wetter schön war, machten wir uns sogleich los auf große Fahrt und schipperten eine knappe Stunde bis Shannonbrücke.

Dort legten wir an der neuen Jetty an. Zunächst gingen wir ins Dorf und „prüften“, ob unser Lieblingspub noch existierte und auch wieder ein Musikprogramm anbot. In dem zum Pub gehörenden Laden machten wir noch ein paar Einkäufe und erfuhren, dass um 9.00 Uhr die Musiker loslegen sollten. Wir gingen dann erst mal in einem kleinen Imbiss handgemachte Burger essen. Danach ging es zurück an Bord unserer Motoryacht. Kurz vor 9.00 Uhr gingen wir in freudiger Erwartung zum Pub, in dem sich Jung und Alt bei irischer Musik und guter Stimmung traf und den wir bereits in den Jahren 1993, 1994 und 1996 besucht hatten. Schnell holte uns jedoch die aktuelle irische Gegenwart ein: zum einen wird das seit Ende März geltende Rauchverbot in den Pubs strikt durchgesetzt, und außerdem dürfen sich neuerdings Kinder und Jugendliche unter 18 nicht mehr nach 21.00 Uhr in einem Pub aufhalten. Also nichts mit Musikkneipe. Wir traten den Rückzug an und mussten das Guinness an Bord trinken. Müde von der langen Anreise fielen wir bald in unsere geräumigen Kojen. Nachts im Schlaf verlor Arne seinen Wackelzahn. Irgendwie typisch für ihn, denn schließlich hatte er bei seinem ersten Irlandbesuch 1996 im zarten Alter von einem halben Jahr hier auch seine ersten Zähne bekommen.

### 2. Tag, Sonntag, 4.4.04

Nach dem Frühstück fuhren wir nach Clonmacnois, der alten Klosteranlage, die wir bereits von unserer ersten Irlandtour kannten und nun auch unserem Sohn zeigen wollten.



Bei böigem Wind legten wir an der mittlerweile arg heruntergekommenen Jetty an und mussten zu unserer Verwunderung feststellen, dass man von dem Anlegesteg nicht an Land konnte, da das entscheidende Stück „Brücke“ fehlte. Also wurde nichts aus der geplanten Besichtigung und wir fuhren weiter Richtung Athlone.

Pünktlich zur Mittagspause des Schleusenwärters erreichten wir die Schleuse in Athlone und so kamen auch wir zu einer Pause. Nach dem Schleusen legten wir an der bewachten Jetty an, da wir die Burg besichtigen wollten. Aber auch dieses Vorhaben war nicht von Erfolg gekrönt, da die Burg erst ab Mai für Besucher zugänglich ist und so lange wollten wir nun doch nicht warten. Als Alternativprogramm besuchten wir die älteste Kneipe Irlands „Sean's Bar“. Dort erregten allerdings die Sägespäne auf dem Boden das Missfallen unseres Bootsmannes. Nach einer Runde nichtalkoholischer Getränke gingen wir zurück zum Motorkreuzer und fuhren weiter nördlich bis Hodsons Bay. Das dortige Hotel hat sich seit unserem letzten Besuch erheblich vergrößert. Wir reservierten zum Dinner einen Tisch im Restaurant und genossen in der Hotelbar die „Teatime“. Um 19.00 Uhr gingen wir in das Hotelrestaurant und speisten vorzüglich, wie bereits schon vor 11 Jahren. Die Welt ist klein: wir aßen französische Küche in einem irischen Lokal. Unsere Bedienung sah aus, als stamme sie aus Zentralafrika, kam aber tatsächlich aus Deutschland. Wir unterhielten uns mit ihr und sie erzählte uns ein wenig von sich und dem Hotel. Die einzige kleine Enttäuschung war, dass es zum Schluss den legendären „Nachtischrolley“ aus den Jahren 1993-1996 nicht mehr gab. Wie wir bereits schon festgestellt hatten: die Zeiten ändern sich ...

### 3. Tag, Montag, 5.4.04

Nach dem Motorcheck durch Bootsmann Arne ging es zum Tanken in die Inner Lakes zur Waveline Marina. Dort hatten wir 1993, bei Peter Quigley, unser erstes Boot gechartert. Die Marina ist mittlerweile sehr groß geworden. Wir drehten eine kleine Runde durch die Inner Lakes und überlegten, ob wir trotz des aufkommenden Windes die Fahrt über den Lough Ree machen sollten. Wir beschlossen den Versuch zu wagen. Bei Windstärke 4-5 wurden wir allerdings ziemlich durchgeschaukelt, insbesondere, da wir die meiste Zeit Gegenwind hatten. Schiffsführer Klaus dachte mehrmals an seinen alten Bootslehrer Peter Harder, der ihm den Umgang mit den Wellen beigebracht hatte. Nach 3½ Stunden erreichten wir das andere Ende des Lough Ree und legten im alten Hafenbecken von Lanesborough an.

Als erstes gab es als kleine Stärkung Baked Beans mit Würstchen. Im Ort frischen wir unsere Vorräte auf, brachten diese schnell an Bord und gingen anschließend in den örtlichen Pub, dieses Mal lange vor 21.00 Uhr. Wir tranken Guinness, Baileys on Ice und Club Orange. Zurück an Bord beobachteten wir nach Einbruch der Dunkelheit das Anlegemanöver eines großen Kabinenkreuzers mit 6 Mann Besatzung. Arne durfte das Boot auch innen besichtigen und ließ sich die Angelausrüstung zeigen.

### 4. Tag, Dienstag, 6.4.04

Heute morgen überraschte uns Arne damit, dass er bereits alleine das Frühstück vorbereitet hatte. Nach der routinemäßigen Maschinenüberprüfung legten wir ab und fuhren bei äußerst wechselhaftem Wetter und teilweise eisigem Wind weiter Richtung Norden. Als wir bei Clondara an der Tarmonbar-

ry Lock ankamen, waren die Schleusentore geschlossen. Also mussten wir bei böigem Wind am Anleger vor der Schleuse festmachen. Gerade als wir dies bewerkstelligt hatten, wurde prompt das Schleusentor geöffnet. Das Ablegen war nicht ganz unproblematisch, da uns der Wind gegen den Anleger drückte und bei unserer kleinen Mannschaft konnten wir auch keine Besatzungsmitglieder an Land zurücklassen, um sie dann später an der Schleuse wieder aufzunehmen. Aber letztlich gelang auch dieses Manöver und zusammen mit drei weiteren Booten wurden wir hochgeschleust. Gleich nach der Schleuse folgte eine Hebebrücke, die Tamonbarry Bridge. Es dauerte so seine Zeit bis sich alle Skipper wieder „sortiert“ hatten. Weiter ging es den Shannon hinauf, über den Lough Forbes, bis zur nächsten Schleuse bei Roosky. Hier trafen sich dann alle vier Boote wieder. Bei böigem Wind gestaltete sich die Einfahrt in die Schleusenkammer für die meisten nicht so ganz einfach. Gleich nach der Schleuse folgte auch hier eine Hebebrücke. Der Schleusenwärter wies die drei anderen Skipper an, nach der Schleuse anzulegen und das Heben der Brücke abzuwarten. Uns legte er lediglich nah den Fahnenmast umzuklappen bevor wir die Weiterfahrt antreten, obwohl wir das größte Boot hatten. Das Durchfahren der geschlossenen Brücke war aufgrund von Strömung und Wind tatsächlich nicht ganz einfach. Die Brücke war so niedrig, dass sich sogar unser 8-jähriger Knabe auf der Flying-Bridge bücken musste, um sich nicht den Kopf zu stoßen.

Wir fuhren durch den südlichen Teil des Lough Bofin nach Dromod Harbour. Hier legten wir wieder im alten, 1829 erbauten Hafenbecken an. Obwohl das kleine Hafenbecken leer war, gestaltete sich das Wendemanöver ob des starken Windes als nicht ganz einfach, sodass wir letztlich die ganze Länge und Breite des Hafens benötigten, um das 3½ Meter breite und knapp 10 Meter lange Schiff zu wenden. Mit der 7,25 m langen „Edel“ hatten wir 1993 dabei weniger Probleme. Zu Arnes Freude kam sogleich ein netter schwarzer Hund zu uns, der nicht nur eine ganze Weile mit unserem Nachwuchs spielte, sondern uns auch noch ein Stück ins Dorf begleitete. Den Polizeiposten, der nur eine Stunde am Tag besetzt ist, gibt es immer noch. Diesmal stand sogar ein Streifenwagen im Hof. Ansonsten sind in den letzten Jahren einige Ferienhäuser und -Wohnungen entstanden. Abends gingen wir gut essen, allerdings spottete die Bedienung des Lokals jeder Beschreibung. Es waren zwar nur drei Tische besetzt, aber auch damit war sie völlig überfordert. Als wir bezahlen wollten, tat sich eine Dreiviertelstunde

erst mal gar nichts. Erst als wir damit drohten in zwei Minuten zu gehen, ob mit oder ohne Bezahlung, war sie bereit unser Geld anzunehmen. Zurück an Bord begannen wir unser Reisetagebuch zu schreiben.

#### 5. Tag, Mittwoch, 7.4.04

Auch heute überraschte uns Arne mit Kaffeeduft und einem gedeckten Frühstückstisch mit frischem Toast, Butter, Honig und Orangenmarmelade. Daran könnten wir uns gewöhnen. Arne konnte nochmals mit dem netten schwarzen Hund spielen, der bei seinem morgendlichen Spaziergang bei uns im Hafen vorbeischaute. Nach dem üblichen Motorcheck fuhren wir weiter Richtung Norden. Über den Lough Bofin und Lough Boderg gelangten wir zur Albert Lock. Hier hatte die Schleusenwärterin die Schleuse in eine idyllische Anlage verwandelt. Ein nettes Wohnhäuschen, rot-weiß gestrichene Holzbohlen an der Schleuse, Blumenrabatten und zwischen dem Fensterputzen schleuste sie uns durch.

Wir befuhren den Jamestown Canal, erreichten bei Jamestown wieder den Shannon und waren nach 30 Minuten in Carrick-on-Shannon.

Dort legten wir nahe der Brücke an und gingen zu Arnes Begeisterung erst mal „shoppen“. Im Ort gab es viele kleine Geschäfte. In einer restaurierten Markthalle waren mehrere Läden und Galerien mit Kunsthandwerk, Glasbläserei und Bootszubehör. Bei dem Schiffsausrüster erstand unser Knabe eine standesgemäße Kopfbedeckung und beförderte sich selbst dabei vom Bootsmann zum „Captain“. Wir besichtigten auch eine Kirche und stockten zum Schluss noch unsere Nahrungsmittelvorräte auf. Das Wetter war heute bis auf ein paar kleine kurze Schauer recht schön. Manchmal blies jedoch immer noch ein kalter Wind. Gegen 16.30 Uhr legten wir wieder ab.

Kurz hinter Carrick-on-Shannon verließen wir den Shannon und fuhren in den River Boyle hinein. Wir fuhren durch den Lough Drumharlow und an Cootehall vorbei. Kurz hinter Knockvillar erreichten wir die nördlichste Schleuse unserer Tour: Clarendon Lock. Dort erfuhren wir vom Schleusenwärter, dass auch über die Feiertage die Schleusen bedient werden: „leider“ wie der Schleusenwärter anmerkte. Wir waren da allerdings anderer Meinung da wir ansonsten die Rückfahrt hätten anders planen müssen. Nun waren wir im Lough Key angelangt und fuhren auch noch das letzte Stück bis zum Rockingham Forrest Park.



Nach dem Anlegen begann unser Sohn sofort die Gegend

zu erkunden. Die unterirdischen Gänge hatten es ihm besonders angetan. Mit Walkie-Talkies ausgerüstet streifen wir noch bis 20.00 Uhr durch den ausgedehnten Park. Zum Aufwärmen gab es zurück an Bord erst mal einen heißen Tee und dann Abendessen mit Baked Beans und Sandwiches. Und noch eine Erfolgsmeldung: Harry Potter, Teil 5, hatten wir heute zu Hälfte geschafft (516 Seiten).

#### 6. Tag, Donnerstag, 8.4.04

Zum dritten Mal in Folge bereitete uns unser Nachwuchs das Frühstück. Mit dem beim Frühstückmachen versehentlich verbrannten Toast wurden zunächst die Enten gefüttert, die auf diese Weise auch etwas vom „Kapitänsfrühstück“ hatten. Ein einheimischer Angler brachte seinen Hund mit zum See. Der Hund spielte eine ganze Weile mit Arne. Danach machten wir uns auf weitere Erkundungstour durch den Rockingham Forrest Park. Zunächst folgten wir dem Baumlehrpfad, der viele interessante und sehenswerte „Naturdenkmäler“ aufwies. Begeistert kletterten wir in den „Riesenbäumen“ herum und bewunderten dicke Rhododendronhecken. Wir stießen auf einen großen Campingplatz, der zu dieser Jahreszeit still und verlassen dalag.

Nun machten wir uns auf zum „Wishing-Chair“. Jeder nahm Platz und wünschte sich etwas. Ob unsere Wünsche wohl in Erfüllung gehen werden? Den ganzen Weg lang pflückten wir Veilchen, Buschwindröschen, Primeln und Pfingsttulien, damit hatten wir unseren Osterstrauß besorgt. Weiter ging es durch die geheimnisvollen unterirdischen Gänge sowie einem Schilfpfad, dann zurück zum Aufwärmen zu einer Tasse Tee an Bord. Danach füllten wir unseren Wassertank auf und checkten den Motor. Es folgte ein letzter Ausflug zur Kirchenruine, zum Eishaus und zu den Enten, dann ging es wieder los auf große Fahrt.

Über den Lough Key ging es wieder zur Clarendon Lock. Wir legten vor der Schleuse an, um das Ende der Mittagspause des Schleusenwärters abzuwarten. Zunächst musste ein flussaufwärts fahrendes Boot hochgeschleust werden. Als der Schleusenwärter auftauchte fragte Arne in fließendem Englisch, ob er helfen könne. „Yes, of course“. Unser Knabe durfte ihm beim Öffnen und Schließen der Tore helfen und unterhielt sich dabei mit ihm - auf Englisch. Er erzählte, dass er aus Deutschland käme, in der zweiten Klasse sei und in der Schule Englischunterricht habe. Der Schleusenwärter lobte seine gute Aussprache. Das heraufgeschleuste Boot hatte einen Motorschaden und sprang nicht wieder an. Es musste mit den Seilen zum oberen Anlegesteg gezogen werden. Während wir in der Schleuse unser Motorboot herabschleusten, durfte Arne nochmals dem Schleusenwärter assistieren und sprang erst ganz zum Schluss wieder an Bord.



Weiter ging es den Boyle River hinab Richtung Süden. An der Einmündung in den Shannon bogen wir Backbord Richtung Leitrim ab.

Eigentlich wollten wir an der 1993 neu erbauten Jetty jenseits der kleinen Brücke festmachen, aber dort herrschte Hochbetrieb. Wir fuhren zum Wenden erst mal weiter vor die erste Schleuse des Ballinamore & Ballyconell Canals, auf dem man in den Erne gelangen kann. Von dort sind wir 1996 gekommen.

Wir machten an dem alten Liegeplatz an der Brücke fest, da die neue Marina zu klein und eng für unseren Motorkreuzer war. Als wir anlegten war noch alles frei, aber nur kurze Zeit später war auch hier alles besetzt. Man merkte, dass das Osterwochenende nahte und die Iren ebenfalls Ferien machten. Abends gingen wir erst mal in einem prämierten Restaurant Fisch essen und anschließend in einen Pub nahe unserer Anlegestelle. Später an Bord öffnete dann wieder die Bar „Zum Kapitän“ und Arne, der Barkeeper, servierte coole Drinks bis zum Abwinken.

#### 7. Tag, Freitag, 9.4.04

Nach dem Kar-Frühstück - das Glas mit dem Kaffee ging zu Bruch und vor lauter Schreck gab es dann gar nichts mehr - legten wir bei bewölktem Himmel

ab und fuhren den Shannon hinab. Bald legten wir bei der Marina von Emerald Star in Carrick-on-Shannon zum Tanken an. Im Gegensatz zum ersten Mal lohnte sich diesmal die Aktion, denn immerhin füllten wir knapp 75 Liter Diesel nach. Wir fuhren weiter flussabwärts bis zum Jamestown-Kanal, an dessen Ende die Albert Lock liegt. Über den anschließenden Lough Tap fuhr uns Kapitän Arne höchstpersönlich und ganz alleine, sogar die Durchfahrt unter einer Eisenbahnbrücke machte keinerlei Probleme. Danach übernahm Schiffsführer Klaus auftragsgemäß wieder das Kommando. Heute wollten wir eine ganz neue Route ausprobieren. In halber Höhe des Lough Boderg ging es Richtung Westen. Ab Carnadoe Quay wurde die Wasserstraße sehr eng und verwinkelt, teilweise war sie nicht viel breiter als unser Boot. Am Ende lag der Grange Lough und wir legten bei Grange an einem recht wackeligen Schwimmsteg aus Kunststoffteilen an. Damit waren wir am westlichsten Ausläufer der schiffbaren Strecke angekommen. Nach dem Anlegen gingen wir ein wenig spazieren. Hier war plattes Land und nur die Kühe und Rindviecher beobachteten uns neugierig. Nach einer Marathon-Lesung von Harry Potter gab es Abendessen an Bord und anschließend einen fast abenteuerlichen Ausflug auf die kleine Insel gegenüber des Bootssteiges, die nur mit einem Balanceakt über alte Stahlträger erreicht werden konnte. Arne pflückte Schilf zum Basteln und erst mit Einbruch der Dunkelheit waren wir wieder zurück an Bord. Da der einsame Pub an der Anlegestelle geschlossen hatte gab es eben Guinness an der Schiffsbar.



#### 8. Tag, Samstag, 10.4.04

Heute gab es erneut ein richtiges Kapitänfrühstück. Bald darauf fuhren wir wieder auf den verwinkelten Wasserstraßen Richtung Shannon. Ohne die roten und schwarzen Marker hätten wir den Weg durch das Schilf wohl nicht (immer) gefunden. Nach einer knappen Stunde erreichten wir den Lough Boderg. Auf

mehrfachen Wunsch unseres einzigen Kindes legten wir in Dromod Harbor an, der Hafen, der für seine freundlichen Hunde bekannt ist. Heute hatte jedoch der schwarze Hund anscheinend keinen Hafendienst, dafür jedoch ein braun-weiß geflecktes Exemplar. Es herrschte Hochbetrieb im Hafen, trotzdem nahm sich der Hund die Zeit um mit unserem Knaben zu spielen. Dann stockten wir unsere Vorräte in einem kleinen Laden des Ortes auf und stachen alsbald wieder in See.

Wir passierten die Roosky Schleuse zusammen mit einem weiteren Cruiser und vier Schlauchbooten mit Außenbordern, nachdem wir zuvor den Fahnenmast und unsere Köpfe eingezogen hatten, um unter der niedrigen Brücke durchzukommen. Der Schleusenwärter war ein lustiger Geselle und wir machten einige Späßchen. Da das Wetter relativ schön war, zwar bewölkt, aber trocken und fast windstill, entschlossen wir uns durch den Camlin River zu fahren. Nicht ganz einfach, da der Fluss sehr schmal ist und es gelegentlich auch Abschnitte gab, an denen Bäume ins Wasser gefallen waren. Wenden ist an den meisten Stellen mit so einem großen Boot kaum möglich.

Die Fahrt machte jedoch keine Probleme und wir wurden belohnt mit unberührter und eindrucksvoller Natur. Schafe und Lämmer weideten direkt am Fluss, Schwäne nisteten im Schilf, Bäume lagen „verträumt“ im Wasser. Vor lauter Schauen haben wir uns an der Abzweigung nach Richmond Harbor erstmal verfahren und mussten zurücksetzen. Am Ende fuhren wir dann in die kleine Schleuse ein und wollten, wie bereits vor 11 Jahren, den Schleusenvorgang selbst durchführen. Da die Schleuse nur sehr selten genutzt wird, gibt es hier keinen eigenen Schleusenwärter, sondern die Schleuse wird von anderen mitbetreut.

Am Anlegesteg vor der Schleuse lag bereits ein Charterboot mit ordnungsliebender (ost)deutscher Besatzung, die den Schleusenwärter in Tarmonbarry bereits verständigt hatten. Diese waren ob unserer Absichten entsetzt und erklärten, der Schleusenwärter käme in einer halben Stunde. Wir tranken zunächst eine Tasse Tee. Da sich nach unserer Erfahrung die irischen halben Stunden in ganz anderen zeitlichen Dimensionen zu bewegen pflegen als hierzulande, schlossen Arne und Klaus schon mal die Schleusentore.

Da wir vorsorglich auch Werkzeug dabei hatten, konnten wir auch die Klappen schließen. Bereits jetzt begann unser Boot langsam zu sinken. Nach einer Stunde war von dem Schleusenwärter noch immer nichts zu sehen und so öffnete Klaus auch die vorderen Klappen, um das Wasser aus der Schleusenkammer ausfließen zu lassen. Das Ossi-Boot fing an zu wackeln und wir ernteten böse Blicke. In diesem Moment kam der Schleusenwärter mit einem Gehilfen. Statt zu schimpfen, wie die Mitbürger aus den neuen Kolonien erwartet hatten, war der einzige Kommentar: „You do a hard work“. Inzwischen war unser Boot herabgeschleust und die beiden Schleusenwärter brauchten nur noch die Tore zu öffnen, und wir fuhren hinaus in den Shannon bis Lanesborough. Da das Wetter immer noch hielt, fuhren wir kurzentschlossen weiter über den Lough Ree. Heute lag der große See spiegelglatt vor uns, keine meterhohen Wellen wie bei der Herfahrt. Wir kamen nach knapp zwei Stunden in Lecarrow an.

Der Kanal war einsam und schön wie in den vergangenen Jahren, aber der kleine Hafen war rappellvoll. Zum Glück waren es hauptsächlich Iren und so war es kein Problem, in dritter Reihe anzulegen. Zum Ein- und Aussteigen mussten wir allerdings über zwei andere Boote klettern. Zunächst gab es einen kleinen Imbiss, dann färbten wir Ostereier. Später gingen wir dann in den örtlichen Pub an der Hauptstraße. Leider war wegen unseres minderjährigen Nachwuchses in Zusammenhang mit der neuen Gesetzgebung um 21.00 Uhr für uns Schluss.

#### 9. Tag, Ostersonntag, 11.4.04

Nach dem Aufstehen deckten wir zunächst den Osterfrühstückstisch. Danach wurden die Ostereier und Geschenke an Bord versteckt. Jeder durfte suchen. Auch die Enten bekamen ihren Anteil. Nach einem ausgiebigen und gemütlichen Frühstück legten wir ab und fuhren über den romantischen Lecarrow Kanal auf den Lough Ree. Auch heute lag der See wieder spiegelglatt vor uns, sodass die Überfahrt erholend und problemlos war. Heike steuerte das Motorboot über den gesamten See.

In Athlone kamen wir wieder einmal pünktlich zur Mittagspause des Schleusenwärters an. Wir nutzten die Zeit für einen Stadtrundgang und kehrten bei einem Italiener zu einem kleinen Imbiss ein. Auf der Weiterfahrt stellten wir zu unserem großen Erstaunen fest, dass in Clonmacnois der Steg wider Erwarten repariert worden war. Wir legten also zu einer eingehenden Besichtigung der Klostersruine an. Arne machte sich so eifrig Notizen auf einem Block, dass die Frau an der Kasse fragte, an welchem Projekt er den arbeiten würde.

Danach ging es weiter Richtung Süden. Kurz hinter Shanonbridge fuhren wir in den River Suck. In der Vergangenheit war hier nach einigen hundert Metern an einer Brücke „Endstation“. Vor ein paar Jahren wurde jedoch eine neue Brücke gebaut und es entstand ein ganz neuer Streckenabschnitt. Unser eigentliches Etappenziel Ballinasloe erreichten wir am heutigen Tag allerdings nicht mehr, da am Sonntag die Schleusen nicht erst um 20.30 Uhr, sondern bereits um 18.00 Uhr schließen, und wir erst um kurz vor 19.00 Uhr an der Pollboy-Schleuse ankamen. Also machten wir am Anleger vor der neugebauten Schleuse fest, kochten Nudeln mit Bolognese-Sauce und verbrachten einen ruhigen Abend mit Lesen und Malen an Bord unseres Schiffes.

#### 10. Tag, Montag, 12.4.04

Wir wurden von strahlendem Sonnenschein geweckt. Kurz vor 10.00 Uhr begrüßte uns der Schleusenwärter mit seinen beiden jungen Hunden. Arne spielte mit den Hunden, assistierte dem Schleusenwärter und bekam auch noch eine Tüte Chips geschenkt. Nach einer knappen halben Stunde Bootsfahrt erreichten wir Ballinasloe und entschieden uns dafür, heute einen ruhigen Tag einzulegen und den Ostermontag in dem netten Ort zu verbringen.

Als erstes legten wir eine längere Pause ein, in der wir unter anderem einige jugendliche Kanuten beobachteten. Dann ging es in das Städtchen zur Besichtigung, anschließend zum „Lidl-Markt“ in der Nähe des Hafens einkaufen. Wegen Bank Holiday waren die meisten Geschäfte und Restaurants geschlossen, wir guckten uns aber bereits einen Chinesen für das Abendessen aus. Später am Nachmittag besichtigten wir noch die St. Michael Kathedrale. Am Abend kehrten wir dann wie geplant bei „Good Taste“ ein. Arne lernte sogar mit Stäbchen zu essen und erklärte die Absicht, zukünftig tief in die chinesische Sprache und Kampfkunst einzusteigen. Arne erwarb ein Paar Essstäbchen für zuhause, um sie an der ersten Straßenkreuzung nach Verlassen des Lokals fallen zu lassen, so dass sie zerbrachen. Er ging zurück in das Restaurant, um sich neue zu besorgen. Zum Abschluss gab es noch die obligatorische Pubrunde mit Guinness Baileys on Ice bzw. Club Orange. Um 21.00 Uhr verließen wir (gezwungenermaßen) den Pub und verbrachten noch einen netten Abend an Bord.

#### 11. Tag, Dienstag, 13.4.04

Nach dem Frühstück stellten wir fest, dass sich die Wolkendecke immer mehr zuzog und es nach viel Regen aussah. Diese Ansicht bestätigte auch der Schleusenwärter der Pollboy-Schleuse, der nebenbei auch für die Metereologen in Dublin Niederschlags- und Wasserstandsdaten sammelt. Ab Mittwoch prophezeite er schlechtes Wetter. Auf der Weiterfahrt gab dann alsbald auch noch einer der beiden Scheibenwischer seinen Geist auf und brach ohne Vorwarnung einfach ab. Offensichtlich ein Omen die Rückreise anzutreten. Gegen 14.30 Uhr kamen wir in der Marina unseres Vermieters an. Alle Stege bei „Silverline“ waren restlos belegt, sodass wir in zweiter Reihe festmachen mussten. War aber ganz unproblematisch und das Tanken klappte trotzdem. Zum Übernachten haben wir im öffentlichen Hafen angelegt. Wir erledigten die Formalitäten. Danach machten wir einen kleinen Einkaufsbummel durch Banagher. Zurück an Bord aßen wir Sandwiches und Arne eine letzte Portion der von ihm so geliebten Baked Beans. Bis zum Abendessen blieben wir an Bord und genossen später das „Early Bird“ Dinner in einem der beiden Hotels von Banagher. Nach einem kurzen letzten Absacker im „Vine House“ einem Super-Pub, ging es zurück auf das Boot, da wir noch packen mussten.

#### 12. Tag, Dienstag, 13.4.04

Bereits um 5.00 Uhr in der Nacht holte uns der freundliche Tom Larkin mit seinem Kleinbus ab und brachte uns zum Flughafen nach Dublin. Mit dem Flugzeug der Air Lingus ging es dann wieder zurück nach Frankfurt, wo uns die Großeltern am Flughafen abholten und nach Offenbach brachten.

*Wir danken Familie Bartram für den uns zur Verfügung gestellten Beitrag und die Fotos.*

*Klaus Bartram ist Unternehmensberater in Offenbach und im Neben-/Urlaubs-Beruf schreibender „Kapitän“. Dieser Artikel (und andere) finden sich auf seiner Webseite [Klaus-Bartram.de](http://Klaus-Bartram.de)*

