

Bootstörn 2000

Shannon - River (Irland)



vom 14.09. bis 27.09.2000

Einleitung

Der Shannon-River bildet die größte Wasserlandschaft der Britischen Inseln und prägt die komplette Umgebung Irlands. Zwischen der Grafschaft Cavan, wo der Fluß entspringt und der riesigen Mündung, welche die beiden Grafschaften Clare und Kerry trennt, liegen über 200 Kilometer schiffbare Wasserwege. Der Fluß und seine Seen bilden eine der schönsten, natürlichen Landschaften, die man überhaupt finden kann. So ist es keine Überraschung, dass viele Skipper die den Shannon schon mal mit einem selbstgesteuerten Boot befahren haben, ihn als bestes Revier der Welt bezeichnen. Seine Weitläufigkeit und Breite sowie die bis zu zehn Kilometer breiten Seen, die er verbindet, machen die Navigation fast zum Kinderspiel. Und durch die zahllosen Anlegestellen ist es nie weit zum nächsten Dorf oder zur nächsten kulturellen und historischen Sehenswürdigkeit.

Irland selbst ist ein Fenster zur Vergangenheit. Das Land bietet einen einzigartigen Blick in seine farbenfrohe, turbulente Vergangenheit. Der Besucher erlebt eine breite Palette historischer Monumente, bedeutende architektonische und archäolo-



gische Bauwerke, Festungen und Kriegsschauplätze. Eine Tour durch Irland zeigt, wie die Landwirtschaft entstanden ist, wie das Leben der Bauern und des Adels aussah, warum Millionen von Iren auswanderten oder während großer Hungersnöte starben. Daneben zeigt eine solche Tour aber auch die fröhliche, unbeschwerte Atmosphäre des Landlebens im Irland der vergangenen Jahr-

hunderte. Um Palmen zu sehen braucht man nicht ans Mittelmeer zu fahren, sie kann man auch in Irland finden, dank des Golfstroms der warme und feuchte Luft mitbringt. So ist der Golfstrom nicht nur für das milde Klima, sondern ebenso für den vielen Regen verantwortlich, der Irland zu der "grünen Insel" macht. Im Sommer steigen die Temperaturen selten über 25 Grad. Frost und Schnee im irischen Winter sind ebenso eine Seltenheit. Wenn es regnet dauern die Schauern meist nur kurz und dann kommt schon wieder die Sonne heraus.

In Irland passiert das Unvermeidliche nie und das Unerwartete ständig. Unterhaltung gibt's für jeden Geschmack. Irlands traditionelle Musik, Tänze und Lieder haben internationale Beachtung erreicht und werden immer beliebter. Wo immer man auch hinget, in Irland wird man Musik begegnen. Man lauscht den Melodien der Straßenmusikanten, dem rhythmischen Trommeln der FüÙe beim Volkstanz, der Leidenschaft einer Sopranstimme oder den fast zärtlichen Vorträgen der Interpreten traditioneller Lieder, wie sie in den "Singing Pubs" das ganze Jahr über zu hören sind. Ja, Irland ist ein Land der Musik und des Tanzes. Wer hat sie noch nicht gehört, die rasanten Tänze von "Riverdance" oder "Lord of the Dance".



Auch das irische "Welcome" ist einzigartig. Wie kaum eine andere Region ist Irland auf seine Gäste vorbereitet. Überall wird man auf's herzlichste begrüÙt, mit dem Wunsch dem Gast einen unvergeÙlichen Urlaub zu machen. Urlauber in Irland wundern sich regelmäßig über die hohe Qualität der Speisen und über den Einfallsreichtum der einheimischen Küche. Das liegt zum Teil wohl daran, dass die Köche durch das saftige, immergrüne Weideland von vornherein einen unschätzbaren Vorteil haben. Sie verfügen über das beste Rinder- und Lammfleisch auf der Welt; außerdem über eine riesige Auswahl an Fischen und anderen Meerestieren und schließlich auch über Gemüse, dass in einer naturbelassenen Umwelt gedeiht.

Das alles wollen wir sehen und erleben. Wir, das sind, Alfred, Hermann, Hans-Willi und Achim haben gemeinsam einen Bootstörn nach Irland geplant, im Herbst 2000 durchgeführt und viel Spaß dabei gehabt. Unsere Erlebnisse haben wir logbuchmäßig in dem nachstehenden Reisebericht zusammengefasst.

Wir wünschen viel Spaß beim Lesen.

Anreise

Donnerstag, 14.09.2000

Gegen 5:30 Uhr beginnt unsere Reise; wir fahren von Delhoven / Rommerskirchen auf die Autobahn in Richtung Aachen. Das Autobahnkreuz Aachen ist gesperrt wegen der infolge der Erhöhung der Diesel- und Benzinpreise schon seit Tagen andauernden LKW-Blockaden. Eine Weiterfahrt nach Lüttich ist nicht möglich; wir müssen die Autobahn in Richtung Maastricht nehmen. Vor Maastricht verlassen wir die Autobahn und fahren über Landstraßen weiter in Richtung Lüttich.

Kurz vor der niederländisch-belgischen Grenze kommt wieder eine LKW-Blockade. Wir folgen zwei belgischen Autos, die über schlecht ausgebaute Feldwege versuchen die Blockade zu umfahren. Es gelingt, wir haben die Blockade hinter uns und sind in Belgien. Vor Lüttich verfahren wir uns jedoch und sind plötzlich in einem Industriegebiet. Wir fragen Leute am Straßenrand nach dem Weg und schaffen es das Stadtzentrum von Lüttich zu erreichen. Hier wartet schon die nächste Blockade auf uns; genau auf einer Maasbrücke über die wir unbedingt müssen. Minutenlang geht gar nichts mehr; wir zweifeln daran die Fähre in Cherbourg, die uns nach Irland bringen soll, noch rechtzeitig zu bekommen.

Schließlich geht's weiter, wir fahren noch ein Stück durch Lüttich und sind dann plötzlich wieder auf der Autobahn in Richtung Namur/Charleroi. Da wir durch die Blockaden über eine Stunde Zeit verloren haben, geben wir Gas und fahren was unser Auto hergibt. Hinter Mons, kurz vor der französischen Grenze müssen wir



wegen einer weiteren Blockade wieder von der Autobahn herunter. Nun geht gar nichts mehr; selbst die Landstraßen sind blockiert. Mittlerweile haben wir bereits 11:00 Uhr, sind aber erst 250 km gefahren. Wir verzweifeln und glauben nicht mehr daran, das wir die Fähre in Cherbourg rechtzeitig erreichen. Es sind noch etwa 650 km bis dorthin.

Aber was soll's, wir machen das Beste daraus. Schließlich gelingt es uns mit Wegezoll (deutschem Kleingeld) eine kurze Öffnung der Blockade zu erreichen und zudem noch von einem freundlichen LKW-Fahrer zu erfahren, wie wir schnellstens auf die Autobahn in Richtung Paris kommen. Danach fahren wir etliche Kilometer über Landstraße, sind plötzlich in Frankreich und kommen hinter Valenciennes auf die ersehnte Autobahn. Wir fahren die Autobahn bis Estrees-Denicourt und von da weiter auf der Landstraße in Richtung Amiens.

Unser Tank ist etwa halb leer; wir halten an der nächsten Tankstelle bei Villers-Bretonneux um aufzutanken. Der Tankwart deutet an, dass er wegen der LKW-Blockaden nur wenig Kraftstoff zur Verfügung hat und uns momentan nur 11 Liter Diesel geben kann. Mit etwas Verhandlungsgeschick gelingt es uns aber ihn ein zweites und ein drittes Mal zur Abgabe von jeweils weiteren 11 Litern zu überzeugen, so dass wir schließlich mit einem Zugang von 33 Litern weiterfahren können. Jetzt geht die Fahrt weiter nach Amiens, dort auf die Autobahn über Abbeville, Neufchatel in Richtung "Pont Normandy". Vor Le Havre machen wir eine kurze Rast, trinken einen Kaffee und essen eine Kleinigkeit. Gegen 14:00 Uhr geht's weiter, wir fahren über die Brücke am "Pont Normandy" und weiter über Caen und Bayeux nach Cherbourg.

Gegen 16:30 Uhr treffen wir am Verladehafen ein. Wir haben noch etwa eine halbe Stunde Zeit bis zum Verladeschluss der Fähre und nutzen an einer nahegelegenen



Tankstelle die Zeit zum Auftanken; diesmal gibt es kein Rationierungsproblem. Danach fädeln wir uns in die Wartespur zur Auffahrt auf die Fähre ein. Hier werden Handzettel verteilt, auf denen mitgeteilt wird, dass unsere Fähre die "Normandy" wegen Treibstoffmangel nicht den direkten Seeweg nach Irland nehmen kann, sondern von Cherbourg erst nach England zum Hafen Falmouth fahren müsse, um dort aufzutanken.

Nun, nach so einem aufregenden Tag ist es uns im Moment egal, wohin die Fähre zuerst und wann fährt, denn wir sind heilfroh, dass wir überhaupt noch rechtzeitig in Cherbourg angekommen sind und die Fähre erreicht haben. Wenig später fahren wir auf die Fähre und suchen unsere auf dem Oberdeck reservierte 4-Bett-Kabine (Nr. 893) auf.

Dort machen wir uns ein wenig frisch und gehen dann, da wir den ganzen Tag keine Zeit hatten, gemütlich und ausgiebig eine Mahlzeit zu nehmen, ins Schnellrestaurant "The Burren Buffett" um unseren Hunger zu stillen. Hermann und Achim nehmen einen großen Salatteller, Alfred und Hans-Willi Speckbohnen mit Pommes. Danach schauen wir uns auf der Fähre um, um die Lokalitäten kennenzulernen.



Gegen 21:00 Uhr beginnt in "Molly Malones Bar" das Abendprogramm. Kabaret mit traditionellem Irish Dancing, dargeboten von mehreren Künstlern, Musikern und Tänzern. Es ist ein hervorragendes Programm; wir fühlen uns in dieser Atmosphäre auf Anhieb wohl. Bei etlichen Pint "Kilkenny" mit ab und zu einem Irish Whiskey bleiben wir bis gegen 0:30 Uhr nachts und suchen dann, bis auf Hans-Willi der an Deck noch mal frische Luft schnappen will, mit der nötigen Bettschwere versehen unsere Schlafkabine auf. Hans-Willi kommt eine halbe Stunde später von seinem "Deckgang" zurück in die Kabine, gerät ins Erzählen und schwärmt noch von dem Abendprogramm in "Molly Malones Bar". Einige schlafen schon, als schließlich der Stewart an die Kabinentür klopft und uns eindringlich um Nachtruhe bittet.

Danach bekommen wir noch mit, wie von Bord der Fähre der Anker mit lautem Getöse herabgelassen wird; wahrscheinlich haben wir Falmouth (England) erreicht, wo die Fähre aufgetankt werden soll. Wir schlafen danach alle schnell ein. Ein anstrengender Tag liegt hinter uns.

Freitag, 15.09.2000

Gegen 7:00 Uhr werden wir mit lautem Getöse geweckt; der Anker der Fähre wird hochgezogen und die Fähre nimmt Fahrt auf. Jetzt geht's auf dem direkten Seeweg nach Irland. Wenig später können wir beobachten, dass die Fähre die Südwestspitze Englands umfährt, und danach lange in Sichtweite zur Westküste Englands fährt.

Wir begeben uns unterdessen ins Schnellrestaurant um zu frühstücken. Es gibt irisches Frühstück mit Haferbrei, Cornflakes und einer Tasse Kaffee bzw. Tee. Uns schmeckt's nicht so besonders; vielleicht liegt es auch an der Schiffsküche die



keinen besonderen Eindruck in Punkto Vielfalt und Reichhaltigkeit hinterlässt. Danach verläuft der Tag langweilig; wir treiben uns auf der Fähre herum und wissen nicht so recht was wir unternehmen sollen.

Ursprünglich war geplant, dass wir gegen 11:00 Uhr im Hafen von Rosslare (Irland) ankommen, aber durch die LKW-Streiks hat sich ja einiges geändert. Wir rechnen damit, wenn man den zwischendurch vom Kapitän per Lautsprecher durchgegebenen Ansagen glauben kann, dort erst gegen 16:30 Uhr Irische Zeit anzukommen. So ist es denn letztlich auch, gegen 17:00 Uhr legen wir schließlich in Rosslare an und werden ausgeschifft.

Nach einem kurzen Halt beim dortigen Zoll fahren aus dem Hafengelände heraus auf die Landstraße in Richtung Kilkenny. Unterwegs kommen wir an Kolonnen von LKW vorbei, die die Gegenfahrbahn in Richtung Fährhafen blockieren; Diesel- und Benzinpreiskampf also auch in Irland. Wir werden dadurch aber nicht weiter behindert und treffen gegen 20:00 Uhr am Ortsrand von Kilkenny ein, wo wir für eine Nacht eine Unterkunft B&B im "Launard House" gebucht haben. Dort hat man schon auf uns gewartet. Der Wirt wundert sich allerdings ein wenig, dass wir eine Herrenmannschaft sind. Aufgrund unserer Doppelzimmerbuchung hatte er zwei Pärchen erwartet, und fragt uns deshalb etwas nachdenklich, ob wir "anders gestrickt" seien. Wir schmunzeln, können ihn diesbezüglich aber beruhigen und beziehen unsere Zimmer, die übrigens sehr komfortabel eingerichtet sind.



Auf Nachfrage empfiehlt uns der Wirt mehrere gute Restaurants in Kilkenny, wo wir eine gutes Abendessen zu uns nehmen können. Es ist bereits dunkel, wir machen uns auf den Weg zum etwa 2 km entfernten Ort. Dort essen wir in einem

der von ihm empfohlenen Restaurants, in dem Irish Stew (Hammelbraten) angeboten wird, zu Abend. Alle, bis auf Alfred, der kein Hammelfleisch mag und Huhn mit Reis nimmt, sind von dem Irish Stew begeistert. Sogar Alfred lässt sich nach einigem Zureden zu einem Probesschen animieren. Später schauen wir uns noch ein wenig die Stadt an, heben zwischendurch aus einem Geldautomaten Geld ab und begeben uns dann langsam, mit einem Zwischenstopp in einem Pub, auf den Weg in unsere Unterkunft, wo wir gegen Mitternacht eintreffen.

Samstag, 16.09.2000

Morgens gegen 8:00 Uhr, erwartet uns ein sehr reichhaltiges Frühstück. Der Wirt hat sich alle Mühe gegeben, uns mit einem irischen Frühstück zu verwöhnen. Alles nur erdenkliche hat er aufgetischt, angefangen vom Frühstücksei über Wurst, Käse, Marmelade, verschiedene Sorten Corn-Flakes etc. und Orangensaft bis zum sog. Brown Breat. Wir bedanken uns bei ihm für die hervorragende Bewirtung und verlassen gegen 10:00 Uhr die Herberge.

Heute wollen wir Banagher, unseren Ausgangshafen für den Bootstörn auf dem Shannon, erreichen. Bis dahin sind es noch etwa 200 km Fahrstrecke. Vorher fahren wir aber noch kurz nach Kilkenny hinein, um dort einzukaufen. Kilkenny, eine Stadt von etwa 10000 Einwohner, zählt zu den attraktivsten Städten Irlands. Sie wurde im 6.Jh durch den hl. Cainnech, der hier ein Kloster errichtete, gegründet. Von der historischen Vergangenheit zeugen heute noch das Kilkenny Castle mit seinen drei mächtigen Rundtürmen und die St. Canice's Cathedral.

Nach dem Einkauf hat Hermann an uns ein Anliegen; er schildert, dass er vor etwa 35 Jahren, 20 km von Kilkenny entfernt, in einem Ort namens Ballyragget eine dreimonatige Familienunterbringung zum Erlernen der heimischen- (irischen) Sprache hatte. Er möchte, da wir in unmittelbarer Nähe seiner früheren Wirkungsstätte sind, dort einmal vorbeifahren um zu sehen, wie es da heute aussieht, bzw., ob die Familie heute noch dort wohnt. Wir erfüllen seinen Wunsch und fahren auf der N77 nordwärts nach Ballyragget.

In Ballyragget erkennt Hermann ohne langes Suchen das Anwesen, wo er damals gewohnt und gewirkt hat, sofort wieder und schellt an der Türklingel. Eine ältere

Dame öffnet die Tür und schaut Hermann zunächst sehr verdutzt und ängstlich an. Als Hermann ihr sagt, wer er ist, kann sie zunächst nicht glauben, dass es der



Mann ist, der vor 35 Jahren in ihrem Hause gelebt hat; fällt dann aber Hermann vor Freude regelrecht in die Arme. Miss McEvoy, Hermann's ehemalige Herbergsmutter, ist mittlerweile 83 Jahre alt und bittet uns alle ins Haus zu kommen. In den nächsten zwei Stunden, in denen auch noch ihr Sohn, den Hermann damals als kleinen Jungen kennen gelernt hat, erscheint, werden

alte Erinnerungen bei Tee und Kuchen aufgefrischt. Nach herzlicher Verabschiedung fahren wir schließlich gegen 12:00 Uhr weiter.

Durch die Ebene von Tipparary geht's in westlicher Richtung zum Rock Cashel. Er ist ein steilwandiger über 100m hoher Kalksteinfelsen auf dem monumentale Bauwerke stehen. Kulturhistorisch ist er für die Iren sehr bedeutsam. Um 450 n.Ch. soll hier König Aenghus höchstpersönlich die Taufe aus der Hand des hl. Patrick, des Apostels und Schutzheiligen von Irland, empfangen haben; der Sockel des dortigen St. Patrick-Kreuzes soll sein Taufstein gewesen sein. Die mächtigen Fürsten die damals den Felsen bewohnten besaßen alle geistliche und weltliche Macht. Wir besichtigen die gesamte Anlage des Rock Cashel und bewundern die imposanten Bauwerke, wie etwa das St. Patrick's Cross, die Cormac's Chapel, die Kathedrale und das Bishop's Castle und machen mit unseren Kamera's einige Aufnahmen.



Danach, etwa gegen 14:00 Uhr, fahren wir weiter, jetzt schnurstracks Richtung Norden. Wir passieren die Orte Thurles, Templemore, Roscrea, Birr und erreichen schließlich gegen 16:30 Uhr Banagher unseren Zielpunkt und

Ausgangshafen für den Bootstörn. Banagher, ein kleiner Ort dessen Gründung erst im 17. Jh. erfolgte, liegt direkt am östlichen Ufer des Shannon. Hier existiert seit vielen Jahrhunderten ein wichtiger Übergang über den Shannon, der noch heute durch eine imposante mehrere Bögen umfassende Brücke verkörpert wird. Unsere Charterbasis "Silver Line" liegt gleich hinter der Brücke. Achim und Hermann

begeben sich zur Rezeption um sich anzumelden. Dort hat man uns schon erwartet, und zeigt uns das gecharterte Hausboot, die "Silver Mist".



Nach kurzer Besichtigung des Boots, die zufriedenstellend ausfällt, sind wir uns schnell einig, wer mit wem welche Koje teilt. Alfred und Achim nehmen zusammen die Koje im Bug, während Hermann die Steuerbordkoje wählt und Hans-Willi es vorzieht in der Pantry zu schlafen.

Danach fangen wir an unser Gepäck vom Auto auf das Boot umzuladen. Nach etwa einer halben Stunde sind wir fertig und warten jetzt noch auf den Mechaniker, der uns eine Einweisung in das Boot geben soll. Hermann und Hans-Willi gehen zwischendurch in den Ort um noch Lebensmittel einkaufen. Mittlerweile haben wir 18:30 Uhr, der Mechaniker erscheint und gibt uns einen umfassenden Einblick in die Technik des Bootes. Insbesondere erklärt er uns ausführlich den Wartungsplan, wie Motorölkontrolle, Getriebeölmessung, Wasserfilterreinigung etc.; danach erfolgt eine kleine Probefahrt und wir bekommen außerdem noch einen Außenbordmotor für unser Dinghi sowie das Bordfahrrad, das Achim bei der Buchung bereits vorbestellt hatte.

Nachdem alles geregelt ist, es ist 20:30 Uhr, gehen wir gemeinsam in den Ort um uns dort ein wenig umzusehen und zu Abend zu essen. Nach kurzer Suche finden wir ein gemütliches Restaurant in dem wir gut essen können, es gibt Grillteller, Salm oder Steak.

Logbuch

Sonntag, 17.09.2000

Gegen 9:00 Uhr ist für uns die Nacht zu Ende, wir wachen langsam auf, und machen Morgentoilette. Alle frösteln ein wenig, denn im Boot ist die Luft nasskalt und nicht gerade wohnlich. Hans-Willi hilft dem Übel ab und nimmt die an Bord befindliche Raumheizung (ein Dieselaggregat) in Betrieb, welches zwar einen unangenehmen Geruch verbreitet aber alsbald wohlige Wärme ausstrahlt. Nach

dem Frühstück, gegen 11:00 Uhr brechen wir auf zu unserer ersten Ausfahrt mit der "Silver Mist" auf. Wir machen die Leinen los, legen vom Steg ab und fahren den Shannon in nördlicher Richtung stromaufwärts. Das Navigieren auf dem Fluss



ist einfach, die Fahrrinne ist ausreichend mit Bojen gekennzeichnet. Rote Markierungen auf der Backbordseite (links) und schwarze Markierungen auf der Steuerbordseite (rechts).

Nach etwa 3 km stoßen wir auf der Ostseite des Shannon auf die gemeinsame Mündung des Brosna River und des Grand Canal, der nach Dublin führt. Die schmale Einfahrt liegt versteckt hinter Bäumen und ist leicht zu übersehen. Nächstes Ziel auf unserer Fahrt ist Shannonbridge mit dem riesigen Torfkraftwerk, dessen mächtigen Schornstein man schon lange im voraus sehen kann. Vor dem Ort überquert eine Eisenbahnbrücke den Fluss, über die eine Werksbahn den Torf aus den Abbaugebieten zum Kraftwerk bringt. Etwa 1 km dahinter knickt der Shannon scharf nach Norden. Hier mündet auch der River Suck, der westlich nach Ballinasloe führt. Von hier aus ist nur eine kurze Strecke bis Shannonbridge, einem kleinen gemütlichen Ort mit einem Anleger unmittelbar vor der alten Brücke mit sechzehn Bogen, die dem Ort seinen Namen gegeben hat. Sie wurde bereits um etwa 1750 fertiggestellt, während die meisten anderen Brücken im Shannon-Gebiet erst hundert Jahre später gebaut wurden. In Shannonbridge sind am Westufer auch noch die Befestigungsanlagen zu sehen, die die Engländer während der napoleonischen Zeit ausgebaut haben.

Wir fahren, ohne hier anzulegen, den Shannon weiter herauf und kommen nach etwa 1 Stunde Fahrzeit nach Clonmacnoise, einer frühchristlichen, kulturhistorischen Klosteranlage am sanft abfallenden Ufer des Shannon. Clonmacnoise, das Nationaldenkmal der Iren, hat einen Bootsanleger am Fluss, an dem wir gegen 13:00 Uhr festmachen. Bereits vom Anleger aus hat



man einen schönen Blick auf das gesamte Areal mit seinen Rundtürmen. Die Anlage wurde Mitte des 6. Jh. vom Hl. Ciaran gegründet und entwickelte sich im

Laufe der Jahrhunderte zum geistigen Zentrum Irlands. Das Kloster bestand in seiner Blütezeit aus einer Kathedrale, neun Kirchen, zwei Rundtürmen und einfachen Holzhütten als Unterkünfte für die Mönche. Im Laufe der Jahrhunderte wurde die gesamte Anlage mehrfach von Wikingern, Normannen und auch irischen Königen geplündert und zerstört. Heute ist Clonmacnoise ein imposantes Freilichtmuseum, in dem man sich über die Geschichte des Klosters informieren kann. Zudem sind hier in klimatisierten Räumen auch drei kostbare Hochkreuze und wertvolle Grabplatten und andere Ausstellungsstücke zu bewundern.

Wir nehmen uns ausreichend Zeit möglichst alles zu sehen, machen viele Filmauf-



nahmen und schauen uns auch einen Lichtbildervortrag zur Geschichte Clonmacnoise's an. Gegen 15:00 Uhr verlassen wir den historischen Ort, um mit unserem Boot weiter stromaufwärts zu fahren. Wir wollen heute noch das etwa 17 km (2 Fahrstunden) entfernte Athlone erreichen. Das Wetter ist nicht besonders, immer wieder kommen Regenschauern und es ist nasskalt.

Auf der Fahrt nach Athlone gibt es nicht viel Sehenswertes, die Landschaft ist leicht hügelig und ein wenig langweilig. Der Shannon ist in diesem Teilabschnitt ca. 50 m breit. Ab und zu sieht man in Ufernähe einen Fischreiherr, der aber spätestens dann, wenn wir mit dem Boot in sein Revier kommen, das Weite sucht. Uns fällt auf, dass es hier zahlreiche Ochsen gibt. Sie weiden ausgiebig in Ufernähe, gehen ab und zu ins flache Wasser des Shannon, lassen sich aber sonst durch uns nicht weiter stören. Unterdessen steigt aus der Kombüse eine Duftwolke auf. Hermann unser Küchenchef, der von der Mannschaft liebevoll "Smutje" genannt wird, hat die Küche eröffnet und sich daran gemacht ein Mittagssmahl zuzubereiten. Was es heute gibt verrät er uns aber noch nicht; es riecht nach Auflauf.

Kurz vor Athlone mündet am Westufer ein Seitenkanal, der im Norden des Ortes wieder in den Shannon führt, jedoch nicht mit Hausbooten befahren werden kann. Wir müssen in Athlone durch die Schleuse um unser heutiges Ziel, den im Norden liegenden Hafen, zu erreichen. An der Schleuse treffen wir gegen 16:00 Uhr ein; hier warten bereits 8 Hausboote darauf, bei dem nächsten Schleusenvorgang, dabei zu sein.

Die Schleuse in Athlone ist eine der größten und modernsten im Shannongebiet, scheint aber auf den ersten Blick für eine Passage von so vielen Booten, die zudem noch von meist unerfahrenen Bootsführern gesteuert werden, nicht geeignet zu sein. Beim Einfahren der Boote in die Schleuse behält der Schleusenwärter die Ruhe und kommandiert nach und nach alle Boote, viele haben zusätzlich ein Dinghi mit, so in die Schleuse, dass kein Schaden entsteht. Das eigentliche Schleusen geht rasch voran, da hier stromaufwärts nur ein Höhenunterschied von etwa 2 Metern zu überwinden ist. Unterdessen zahlen wir beim Schleusenwärter eine Gebühr von 1,20 Irische Pfund. Nach dem Schleusenvorgang fahren wir weiter unter zwei Brücken hindurch, der mehrbogigen Athlone Bridge sowie der Athlone Railway Bridge (eine Eisenbahnbrücke). Um 17:30 Uhr erreichen wir schließlich die "Jolly Mariner Marina", den Hafen im Norden von Athlone, den wir uns für die Übernachtung ausgesucht haben.



Im Hafen finden wir einen guten Platz, der uns gestattet mit dem Bootsheck an der Kaimauer anzulegen. Der Hafen macht keinen gepflegten Eindruck; viele Boote die dort festgemacht sind, befinden sich in einem nicht fahrbereiten und tlw. schrottreifen Zustand. Außerdem ist das Restaurant der Marina, das ehemals wohl einen sehr guten Eindruck gemacht haben muss, in einem desolaten und verfallenen Zustand. Vermutlich hat der Besitzer oder die Reederei, der dieses Gelände gehört, vor einiger Zeit pleite gemacht. Etwa 50 m hinter dem Restaurant ist allerdings in einem Wohngebäude eine Rezeption untergebracht, die u.a. auch für die im Hafen vorhandenen Wasserzapfstellen sowie das Betanken von Booten an



der nahegelegenen Bootsdieseltankstelle zuständig ist. An dem Umstand, dass wir mit dem Boot angelegt haben und im Hafen übernachten wollen, stört sich hier niemand. Auch fragt keiner nach Liege- oder Hafengebühren.

Während wir uns im Hafen umsehen, hat Hermann mit Hilfe von Alfred in der Pantry bereits den Tisch gedeckt und das Essen aufgetischt. Er ruft zum Abendessen. Es

gibt Nudelaufwurf mit Hackfleisch und Käse. Dazu eine Schlüssel mit mehreren Sorten grünem Salat und Kilkenny Dosenbier.

Nach dem Abendessen und anschließendem Abwasch rappeln sich Hans-Willi und Alfred auf, um in der Nähe Einkäufe zu tätigen und ein Brot für den nächsten Tag zu besorgen. Hermann und Achim angeln unterdessen; haben Glück und fangen 1 Rotaugen und 3 kleine Barsche. Die Fische sind allerdings etwas klein, um eine Mahlzeit davon zuzubereiten. Wir setzen sie deshalb ins Wasser zurück. Draußen ist es inzwischen naßkalt und feucht geworden. Wir verzichten an diesem Abend darauf einen Stadtbummel in Athlone, das etwa 10000 Einwohner hat und als kleine Metropole im Shannon-Gebiet gilt, zu unternehmen. Dies wollen wir ggf. später auf der Rückreise, bei der wir nochmals in Athlone Station machen werden, nachholen. Den Abend klönen wir noch ein wenig und gehen gegen 23:00 Uhr schlafen.

Montag, 18.09.2000

Bodennebel liegt über dem Hafengebiet und dem Shannon. Wir stehen gegen 8:00 Uhr auf. Unser Boot ist durch die kalte Nacht ziemlich ausgekühlt und an den Innenscheiben läuft das Wasser herunter. Wir bemühen uns die Feuchtigkeit zu beseitigen, zumal verschiedene Reiseunterlagen bereits nass geworden und aufgeweicht sind. Das Dieselaggregat des Bootes, welches Hans-Willi inzwischen in Betrieb gesetzt hat, hilft uns dabei.



Nach der Morgentoilette und dem Frühstück, das sehr reichlich ausgefallen ist, beschließen wir die beiden Frischwassertanks des Bootes aufzufüllen und Dieselkraftstoff nachzutanken um zu testen, wie der Verbrauch ist, bzw., um nachzuprüfen, ob die Tanks vor unserer Abreise in Banagher überhaupt aufgefüllt wurden. Wir füllen 150 Liter Trinkwasser ein und tanken 35 Liter Diesel, was einem Kraftstoffverbrauch von etwa 7 Liter pro Motorstunde gleichkommt.

Gegen 11:00 Uhr legen wir ab; fahren mit dem Dinghi im Schlepp auf den Shannon und steuern in Richtung Lough Ree, dem "See der Könige", einem der größten Seen des Shannongebiets. Das Wetter hat sich inzwischen aufgeklärt, strahlender Sonnenschein mit wohliger Wärme stimmt uns heiter. Nach etwa 30 Minuten Fahrzeit erreichen wir die Einfahrt in den Lough Ree. Der See ist etwa 30 km lang und bis zu 7 km breit.

Auf dem Lough Ree fahren wir zunächst nordwärts und halten uns streng an die Navigationshinweise im Shannon Guide, da der Lough Ree einerseits zahlreiche Untiefen hat, andererseits aber auch viele Inseln und gefährliche Riffe die zum Teil dicht unter der Wasseroberfläche liegen. Nach Vorbeifahrt an mehreren größeren



Inseln, wie Little Yellow Island, Carberry Island und Hare Island, biegen wir in die Inner Lakes ein. Sie bilden mit ihren verschifften Ufern ein herrliches Bootsrevier und werden von drei Seen gebildet, die durch schmale Fahrrinnen miteinander verbunden sind. Die Einfahrt in den größten See, das Killinure Lough, ist ziemlich eng. Gleich dahinter liegt die Marina des Lough Ree

Yacht Clubs. Er soll der zweitälteste der Welt und bereits 1770 gegründet worden sein. Damals gab es bereits Segelwettkämpfe, die auf dem See ausgetragen wurden. Wir fahren jetzt weiter in östlicher Richtung, lassen die größte Insel in diesem Gebiet, Friar's Island, steuerbords liegen und steuern durch eine schmale Durchfahrt in das kleine, teilweise verschiffte Ballykeeran Lough.

Hier ankern wir in einer stillen Bucht, um eine Mittagsrast einzulegen. Alfred und Hans-Willi ruhen sich in der warmen Mittagssonne aus, während Hermann und Achim das Dinghi mit Angelzeug beladen. Sie haben sich vorgenommen zum Abendessen Fisch zu fangen und fahren zum nahegelegenen Schilf. Nach etwa einer Stunde kommen die beiden wieder und berichten, das Ihnen kein Angelglück beschieden war. Achim hatte zwar einen größeren Hecht an der Angel gehabt, konnte ihn aber nicht aus dem Wasser holen.

Gegen 15:30 Uhr ziehen wir den Anker der "Silver Mist" wieder hoch und werfen den Motor an. Wir haben vor durch die Inner Lakes zurück, über den Lough Ree bis nach Hodson Bay zu fahren, wo wir uns erhoffen einen guten Liegeplatz für die

kommende Nacht zu bekommen. Bis nach Hodson Bay haben wir etwa 2 Fahrstunden. Hermann und Alfred bereiten während der Fahrt das Abendessen vor. Anstatt eines Fischmenüs mit selbstgefangenem Fisch, welches die beiden ursprünglich geplant hatten, wird eine deftige Gemüsesuppe zubereitet. Hans-Willi genießt die frische Seeluft, während Achim von der Flying Brigde aus das Boot langsam und ruhig über den See steuert. Die Uferlandschaft ist wundervoll und für Pflanzenliebhaber wegen der vielen hier vorkommenden Orchideenarten von besonderem Interesse.

Um 18:00 Uhr treffen wir in Hodson Bay ein und finden im dortigen Hafen, der



sehr sauber und gepflegt ist, einen geeigneten Liegeplatz an dem wir festmachen. Unmittelbar am Hafen angrenzend befindet sich ein großes, imposantes Luxushotel, das als Tagungsort bzw. als Residenz für politische, wirtschaftliche und kulturelle Angelegenheiten genutzt wird. Alfred hat beim Anblick des Hotels plötzlich das Bedürfnis mal "luxuriös" zu duschen. Er

beschließt im Hotel nachzufragen, ob dort für uns Gelegenheit zu einem ausgiebigen Bad besteht. Nach einer Weile kehrt er aber enttäuscht zurück; die Hotelleitung hat ihm offenbar klargemacht, dass das Hotel kein "Wasch- und Reinigungssalon" für Shannonskipper sei.

Zwischendurch hat Hermann das Abendessen, eine Gemüsesuppe, fertig und aufgetischt. Sie schmeckt vorzüglich. Bei schönem Abendrot und einer milden Witterung vergeht der Abend mit Angellatein von Achim und Hermann und sog. Verzällcher.

Dienstag, 19.09.2000

Heute schlafen wir etwas länger. Es ist 9:00 Uhr, wir machen gemütlich Frühstück und planen unsere Tagestour, die uns heute über den Lough Ree nach Lanesborough führen soll. Hans-Willi, unser "Bordmechaniker", überprüft zwischendurch die Fahrtüchtigkeit des Bootes. Er kontrolliert den Stand des Motor- und Getriebe-

öls, reinigt den Wasserfilter und prüft fachmännisch die Bordelektronik. Gegen 10:30 Uhr legen wir mit der "Silver Mist", die sich in den letzten Tagen bewährt hat und zuverlässig ist, aus Hodson Bay ab. Wir fahren den Lough Ree hinauf in nördlicher Richtung. Die Sonne scheint kräftig und der See hat kaum Wellengang. Hermann holt seine Ziehharmonika (Quetsch) aus der Kajüte und spielt begeistert einen Teil seines Repertoires von Volks- und Stimmungsliedern herunter.



Das Navigieren auf dem "See der Könige", dem Lough Ree, ist relativ einfach. Die Fahrrinne ist mit Bojen markiert, die allesamt nummeriert sind und uns zusammen mit dem Navigation Guide, stets einen Hinweis geben, auf welchem Streckenabschnitt des großen See's, der tlw. bis zu 7 km breit ist, wir uns gerade befinden. Um die Mittagszeit haben wir bereits die Bojen 1 bis 4 passiert, und sind an den Nun's Island und Kings Island die wir steuerbords liegen gelassen haben, vorbeigefahren. Hinter Boje 4 sehen wir backbordseits auf einer Landzunge die alte normannische Burg, Rindoon Castle, aus dem frühen 13. Jh.; können dort allerdings wegen des flachen und sehr steinigen Ufers keinen Landgang zur Besichtigung einplanen.

Hermann hat zwischenzeitlich seine "Quetsch" an die Seite gelegt und sich in die Küche begeben um eine kleine Zwischenmahlzeit zuzubereiten. Kurz danach duftet es gut, er hat eine kräftige Ochsenschwanzsuppe gekocht, die uns allen mundet.

Auf der Weiterfahrt nach Norden sehen wir backbords in Höhe der Bojen 5 und 6 den St. John's Wood, der wegen seiner alten Eichen und Haselnussbäume berühmt ist. Das Gelände dort ist noch so gut wie unberührt und bietet einer Vielzahl von Vogelarten und wirbellosen Tieren sowie vielen z.T. seltenen Pflanzen eine Heimat. Danach kommen wir an der etwa 2 km langen Insel Inchcleraun vorbei, die ein weiteres Highlight an unserer Strecke ist. Vom Wasser aus erkennen wir dort in



Höhe der Boje 7 die Ruinen einzelner Kirchen, die früher zu einem Kloster gehörten. Die Insel kann mit einem Hausboot nicht erreicht werden und wird im Volksmund Quäker-Insel genannt, weil hier noch im 19. Jh. ein Quäker lebte.

Hinter Boje 9, auf dem weiteren Weg nach Norden, wird der See immer schmaler. Wir lassen backbordseits die unbewohnten Inseln Inchenagh und Inch McDermot liegen und erreichen das Ende des See's. Von hier sehen wir schon den hohen Schornstein des Torfkraftwerkes von Lanesborough. Nach kurzer Fahrt durch einen weiteren See durchfahren wir die Lanesborough Bridge, eine neunbogige Straßenbrücke über den Shannon, die die beiden Stadtteile von Lanesborough verbindet. Wir haben 14:00 Uhr und haben von Hodson Bay bis hier, etwa 30 km zurückgelegt.

Heute wollen wir nicht weiterfahren, und machen unser Boot deshalb am Anleger hinter der Brücke fest. Genau gegenüber dem Torfkraftwerk. Der Anleger ist sauber, gepflegt und hat eine Wasserzapfstelle. Hier gibt's auch Gelegenheit zum



Duschen in einem angrenzenden Gebäude, wofür allerdings Duschmarken notwendig sind. Da das Kühlwasser des Torfkraftwerkes den Fluss um einige Grade erwärmt, hat sich der Shannon in diesem Bereich in ein nahezu "subtropisches Wasser" verwandelt, welches für viele Pflanzen und Tiere ideale Lebensbedingungen schafft. Unter Anglern wird sogar der Geheimtipp gehandelt, dass man hier die

größten und meisten Fische im ganzen Shannon-Gebiet fangen kann.

Hermann und Achim probieren das umgehend aus und legen mehrere Angeln aus, in der Hoffnung endlich das ersehnte Fischmenü kreieren zu können. Der große Fang lässt aber auch hier auf sich warten, der Kescher bleibt bis auf ein paar kleine Barsche, die Achim gefangen hat, leer. Vielleicht liegt das auch an den vielen Enten, die hier sowohl im Wasser wie auch an Land sehr aktiv sind und wohlgenährt aussehen. Man sagt, dass in Lanesborough die schnellsten Enten der Welt leben. Die Angelsituation ändert sich auch nicht durch einen Stellungswechsel auf die andere Uferseite unterhalb der Brücke. Achim und Hermann sind auf der ganzen Linie enttäuscht. Auch heute bleibt uns mal wieder nichts weiter übrig, als das Abendessen einzukaufen.

Während des Angelszenarios haben Hans-Willi und Alfred die nähere Umgebung begutachtet, und in einem nahegelegenen Store Duschmarken besorgt. Alfred



probiert seine Duschmarke sogleich aus, hat dabei aber Pech, denn das ersehnte Warmwasser bleibt kalt. Am Spätnachmittag machen wir uns alle auf den Weg in den Ort. Lanesborough ist, soviel wir erkennen können, ein Straßendorf. Wir besuchen mehrere Lebensmittelgeschäfte in denen wir uns ausreichend mit Lebensmittel versorgen. Daneben nutzen wir die Gelegenheit

zum Einkauf von Geschenken, die wir unseren Liebsten in Deutschland mitbringen wollen. Nach dem Einkauf kehren wir zu unserem Boot zurück und bereiten das Abendessen zu. Es gibt gebackenes Hähnchen mit Kartoffeln, gemischtem Salat und dazu Heineken- und Guinness-Dosenbier. Wir lassen den Tag gemütlich ausklingen. Spät abends versuchen Hermann und Achim nochmal das Angelglück herauszufordern; haben aber auch diesmal Pech.

Mittwoch, 20.09.2000

Um 8:00 Uhr werden wir vom gegenüberliegenden Torfkraftwerk mittels lautem Dampfablass geweckt. Wir machen Frühstück. Danach gehen Hermann und Achim in den Ort; sie wollen noch verschiedene Geschenke und Lebensmittel kaufen. Außerdem haben sie vor in einem nahegelegenen Shop Angelwürmer und Maden zu besorgen, da ihnen diese bei den intensiven Angelversuchen ausgegangen sind.

Hans-Willi geht unterdessen duschen, während Alfred die Trinkwasservorräte des Bootes auffüllt. Gegen 11:00 Uhr sind alle wieder an Bord. Wie beraten kurz, welche Strecke heute gefahren wird und legen gegen 11:30 Uhr schließlich vom Kai ab. Zunächst fahren wir flussaufwärts am Torfkraftwerk vorbei in Richtung Norden. Hier beginnt ein Teil des Shannon der wohl zu den attraktivsten Streckenabschnitten gehört, was vor allem daran liegt, dass sich der Fluss hier immer wieder zu kleineren oder größeren Seen erweitert. Die ersten etwa 12 km von Lanesborough bis Tarmonbarry verläuft der Shannon in einem gewöhnlichen Flussbett. Sehenswertes gibt es hier wenig, bis auf die ca. 3 km hinter Lanesbo-



rough den Wasserweg kreuzende Bord Na Mona Railway Bridge, über die eine Werksbahn verläuft. Hierüber wird Torf aus den Anbaugeländen der Gegend bis zum Kraftwerk nach Lanesborough transportiert.

Nach etwa einer Stunde Fahrzeit erreichen wir hinter einer größeren Flussschleife die Schleuse von Tarmonbarry mit dem mächtigen Wehr. Die Schleuse hat von allen Shannon-Schleusen den größten Hub. Das macht sich auch beim angrenzenden Wehr bemerkbar, wo das Wasser in großem Schwall in die Tiefe stürzt. Vor der Schleuse brauchen wir nicht lange auf Einlass warten. Der Schleusenwärter ist sehr freundlich und kassiert von uns 2 Irische Pfund und 40 Cent, womit allerdings auch schon die Passage für die kurz hinter der Schleuse liegende Hubbrücke, die der Schleusenwärter für größere Boote -wie wir eins haben- öffnen muss, abgegolten ist.

Von Tarmonbarry sehen wir nicht viel, wir machen keine Rast sondern fahren weiter stromaufwärts in Richtung Roosky. Nach etwa 4 km kommen wir in den Lough Forbes. Er ist der erste in einer Reihe von kleineren Seen, die wir nun nacheinander durchqueren. Der See und die umgebenden Feuchtwiesen, Sümpfe, Moore und kleinen Wälder haben große Bedeutung als Lebensraum für verschiedene Vogelarten. So überwintern hier etwa regelmäßig größere Kolonien der im hohen Norden brütenden Grönländischen Bleßgans. Nächste Station auf unserem Weg ist Roosky. Unterhalb der Stadt müssen wir wiederum eine Schleuse passieren. Auch hier ist der Schleusenwärter gleichzeitig Brückenwärter, denn gut einen Kilometer oberhalb des Flusses ist wieder eine Hubbrücke, die er nach dem Schleusenvorgang öffnen muss. Die Passage beträgt auch hier alles in allem 2 Pfund und 40 Cent.



Mittlerweile haben wir 15:30 Uhr als wir Roosky, eine für diesen Landstrich größere Stadt, passieren. Wir beschließen in Roosky nicht anzulegen, sondern nach Dromod, einem Ort der noch etwa 2 km nördlich liegt, weiterzufahren, um dort im Hafen zu übernachten. Hermann hat unterdessen zusammen mit Hans-Willi

begonnen, das Abendessen vorzubereiten. Es soll heute Nudelauflauf mit Kartoffeln geben. Hinter Roosky ist der Fluss zunächst etwas schmal. Wir kommen an einem Ponton vorbei, auf dem sich ein Telefon befindet von dem aus der Schleusenwärter angerufen werden kann. Dann



erweitert sich der Shannon und wir fahren ins Lough Bofin, an dessen Ostufer unser heutiges Ziel, Dromod Harbour, liegt. Der Hafen liegt versteckt und windgeschützt in einer kleinen Bucht. Wir laufen gegen 16:30 Uhr dort ein und finden, obwohl auf den ersten Blick nahezu alle Liegeplätze belegt

sind, noch eine freie Stelle an der wir unser Boot und das Dinghi anlegen können.

Inzwischen ist das Abendessen fertig. Hans-Willi deckt in der Kombüse den Tisch und gibt eine Dose gutes irisches "Kilkenny" aus, die entsprechend mundet. Achim hat Lust darauf, beim Abendessen auch geräucherten Fisch zu essen und startet deshalb nochmals einen Angelversuch. Diesmal hat er Glück, zwei Barsche von etwa 20 cm Länge beißen an. Er schlachtet die Barsche und holt seinen Räucherofen aus der Kombüse. 15 min später ist alles fertig, zwei Barsche liegen goldgelb geräuchert auf dem Teller. Allen munden die Fische, obwohl es etwas wenig ist, aber das Hauptgericht, der Nudelauflauf, macht satt. Nach dem Abendessen und dem immer wiederkehrenden Spülgang, nimmt Alfred das Bordfahrrad von Deck und fährt in den nahegelegenen Ort. Heinz-Willi macht sich ebenfalls auf den Weg dorthin, aber zu Fuß. Achim und Hermann bleiben an Bord; sie wollen zunächst noch Angeln.

Abends besuchen wir gemeinsam noch einen nahegelegenen Pub und trinken irisches Bier.

Donnerstag, 21.09.2000

Morgens schlafen wir lange aus. Erst gegen 10:00 Uhr wird gefrühstückt. Während des Frühstücks beschließen wir, den Shannon nicht weiter stromaufwärts zu fahren, da sonst eine termingerechte Rückkehr zu unserem Ausgangshafen Banagher kaum zu schaffen ist. Wir lägen zwar, wenn wir noch einen Tag weiter

stromaufwärts fahren würden, im Zeitrahmen, hätten dann aber wie man sagt keinen Tag 'Luft' mehr, um "Unvorhergesehenes" problemlos auffangen zu können. Außerdem wollen wir die Landschaft des Shannon in Ruhe genießen und nicht jeden Tag "volles Programm" haben.

Nach dem Frühstück brechen wir auf, um das in Dromod gelegene Eisenbahnmuseum zu besuchen. Hans-Willi, eingefleischter Eisenbahnenthusiast und Achim



gehen schon mal vor, während Alfred und Hermann im Ort noch den morgendlichen Einkauf erledigen wollen. Vom Hafen bis zum Museum sind es etwa 15 min Fußweg. Die Museumsanlage ist sehenswert. In den letzten Jahren ist hier die Restauration der berühmten Cavan-Leitrim-Schmalspurbahn erfolgt. Neben Dampflokomotiven und Waggons sind eine Reihe historischer

Gebäude wiederhergestellt worden. Außerdem ist dort für die historischen Züge ein Streckennetz aufgebaut worden, auf dem sie fahren und rangieren können. Wir werden sehr freundlich von dem Chief of the Railway-Station empfangen und ausführlich in die Geheimnisse und Eigenarten des irischen Eisenbahnwesens eingeführt. Er zeigt uns persönlich die ganze Anlage und bittet uns auch in einem historischen Personen-Waggon Platz nehmen, den er anschließend mit einer Dampflok über die Gleisanlage rangiert. Die ganze Vorstellung dauert etwa 2 Stunden. Zum Abschluss lässt es sich Alfred nicht nehmen, ihm Dank auszusprechen und ein "Solinger Zöppke" zu schenken.

Gegen 13:30 Uhr sind wir wieder zurück. Hans-Willi hat vor mit dem Dinghi, das Hermann und Achim in den letzten Tagen schon mehrmals zum Angeln benutzt haben, einen Ausflug zu machen. Er startet Außenborder und fährt auf den Lough Bofin hinaus. Der Rest der Crew ist durch den Museumsbesuch müde und macht ein ausgiebiges Mittagschläfchen.

Gegen 14:30 Uhr kocht Achim Kaffee. Heinz-Willi ist mit dem Dinghi noch nicht zurück. Wir machen uns Sorge, das ihm vielleicht etwas zustoßen ist, zumal an diesem Tag auf dem Lough Bofin ziemlicher Wellengang ist und rauhes Wetter herrscht. Gegen 15:00 Uhr taucht Hans-Willi schließlich auf, rudern kommt er mit dem Dinghi in den Hafen rein. Heelp mee ... heelp mee ... sind seine ersten

Worte. Er ist erschöpft und berichtet, dass ihm mitten auf dem See der Außenbordmotor wegen Spritmangels stehen geblieben sei. Der Reservekanister sei auch leer gewesen, sodass er schließlich mit Muskelkraft zurück rudern musste.



Wir pöppeln Hans-Willi mit einem heißen Tee auf, vertäuen das Dinghi wieder an unserem Boot und legen gegen 15:30 Uhr ab. Heute wollen wir noch die erste Etappe der Rücktour schaffen, und in Roosky, dem Ort wo wir gestern bereits vorbei gekommen

sind, zum Übernachten festmachen. Vor Roosky, an dem Ponton mit dem Telefon, hat anderes Boot angelegt und wartet offensichtlich darauf, dass der Schleusenwärter kommt und die Hubbrücke öffnet. Da wir um nach Roosky zu gelangen, ebenfalls auf die Öffnung der Brücke angewiesen sind, legen wir auch an dem Ponton an. Hier erfahren wir, dass das andere Boot einen Motorschaden hat und auf Hilfe wartet. Außerdem funktioniert das Telefon nicht, um den Schleusenwärter zu erreichen. Gut, dass wir ein Handy dabei haben; Achim ruft den Schleusenwärter über das Handy an und eine gute Viertelstunde später ist die Hubbrücke geöffnet.

Gegen 17:00 Uhr treffen wir in Roosky ein, finden unterhalb der Brücke, am westlichen Ufer des Shannon einen Anleger direkt neben einer Bootstankstelle. Wenige Meter entfernt, hat ein historischer original restaurierter Shannon-Dampfer festgemacht. Er ist fein herausgeputzt, sein Mahagonirumpf glänzt ebenso wie die goldenen Beschläge. An der Bootstankstelle gibt es leider kein Benzin; schade denn wir wollten eigentlich unser Dinghi wieder flott machen. Im Ort, am anderen Ufer, soll es aber eine Tankstelle geben. Achim geht deshalb mit dem Kanister über die Brücke und holt dort Benzin.



Zwischenzeitlich duftet es aus der Kombüse. Auf der Fahrt von Dromod Harbour bis Roosky waren Hermann und Alfred wieder fleißig gewesen und haben das Abendessen vorbereitet. Es gibt heute Sauerkraut mit Rauchfleisch und Kartoffel-

püree. Dazu eine Dose "Kilkenny". Allen mundet es gut. Es ist mittlerweile 20:00 Uhr und wird dunkel. Das gegenüberliegende Ufer, an dem sich ein Hotel mit Restaurant und ein Pub befindet, ist hell erleuchtet. Aus dem Reiseführer erfahren wir, das Roosky eines der Zentren traditioneller irischer Musik ist, die hier in verschiedenen Pubs dargeboten wird. Wir beschließen daher ins "Reynolds" dem Pub am gegenüberliegenden Ufer zu gehen, um zu sehen was dort abends so alles geboten wird.

Man sagt, jeder der nach Irland reist, darf das Erlebnis nicht versäumen, einen Pub zu besuchen. Dunkles poliertes Mahagoni, sanft schimmerndes Messing, gedämpftes Licht, die Flaschenbatterien und Zapfhähne der Theke, Pubspiegel mit den Reklamen der verschiedenen Alkoholmarken, die hohen Bar- und niedrigen



Lounge-Hocker, die plüschigen Sitzbänke all das schafft eine Umgebung, in der man sich auf Anhieb wohlfühlt. Man kann hier trinken, reden, lunchen, Zeitung lesen, Live-musik hören oder einfach nur entspannen.

Uns ergeht es den Abend ebenso, im "Reynolds" erleben wir Livemusik und eine Superstimmung. Wir fühlen uns unter den Iren nicht als Fremdlinge, genießen die gute Stimmung und lernen bei Smalltalk und Tanz eine 16-köpfige Gruppe älterer Damen kennen, die aus Dublin kommen und eine mehrtägige Bustour durch das Shannon-Gebiet unternehmen. Sie sind in dem benachbarten Hotel untergebracht und wollen ebenso wie wir die Atmosphäre des Pubs genießen und einen gemütlichen Abend erleben. Bei guter Unterhaltung und Tanz vergeht der Abend schnell. Nach Mitternacht, Punkt 00:30 Uhr wird abschließend noch die irische Nationalhymne gespielt und der Pub geschlossen. Wir gehen zum Boot zurück und erzählen uns bis in der Früh noch die eine oder andere Anekdote.

Freitag, 22.09.2000

Da wir gestern spät in die Kojen gekommen sind, stehen wir erst gegen 10:00 Uhr auf. Nach dem Frühstück, es gibt wie Hermann sagt "Brownbreat" beeilen wir

uns, denn heute wollen wir bis Lanesborough fahren. Bis dorthin sind es etwa 28 km, auf denen wir zwei Schleusen und eine Hubbrücke zu durchfahren haben.

Es ist ziemlich windig und frisches Wetter. Die erste Schleuse ist kurz hinter Roosky, wir kommen dort sehr schnell durch; wie man sagt "ohne besondere Vorkommnisse". Danach fahren wir zügig weiter bis zum Lough Forbes, einem größeren See. Wir durchqueren diesen und kommen danach an eine Stelle wo der Shannon kanalartig ausgebildet ist. Hier zweigt in östlicher Richtung der Camlin River ab. Er war früher eine bekannte Schifffahrtslinie, wurde dann aber lange Zeit nicht mehr benutzt, so dass er unpassierbar wurde. Heute ist er wieder mit kleineren Booten befahrbar; er soll aber sehr pflanzenreich und an vielen Stellen äußerst schmal sein, wie wir gehört haben. Wir lassen die Einfahrt in den Camlin backbords liegen und erreichen etwa 4 km weiter, die Hubbrücke von Tarmonbarry.



Sie ist bei unserer Ankunft heruntergelassen und nur für den Straßenverkehr passierbar. Wir müssen warten und machen deshalb die "Silver Mist" steuerbord-seits an einem Steg fest. Es dauert nicht lange bis der Brücken/Schleusenwärter erscheint und uns andeutet, dass er augenblicklich die Durchfahrt passierbar macht, damit wir bis zur Schleuse vorfahren können. Die ganze Prozedur, einschließlich des dann folgenden Schleusenvorgangs, ist für uns nichts Neues; wir haben sie auf der Hinfahrt vor 2 Tagen schon mal erlebt. Für die Passage zahlen wir 2 Irische Pfund und 40 Cent und fahren dann weiter stromabwärts in Richtung Lanesborough. Sehenswertes gibt es auf diesem Streckenabschnitt nicht viel, der Shannon verläuft hier in einem gewöhnlichen Flussbett. Wir finden Zeit dazu, während der Fahrt genüsslich eine Chicken Soap (Hühnersuppe) zu verspeisen, die unser Smutje zwischendurch mal eben zubereitet hat. Sie schmeckt hervorragend und wärmt uns bei dem noch immer recht frischen und windigen Wetter gut auf. Ca. 9 km hinter Tarmonbarry durchfahren wir die Na Mona Railway Bridge, über die eine Werksbahn fährt. Sie transportiert den Torf aus den nahegelegenen Anbaugeländen bis zum Kraftwerk nach Lanesborough, wo wir schließlich gegen 17:00 Uhr eintreffen.

Hier wollen wir heute Nacht bleiben. Wir suchen den Anleger am Westufer des Shannon auf, den wir vor 3 Tagen verlassen haben und machen das Boot fest. Hans-Willi und Alfred checken noch mal die Technik des Bootes durch, machen eine Ölkontrolle, säubern den Wasserfilter und füllen auch die Trinkwassertanks auf. Hermann bereitet unterdessen in der Kombüse das Abendessen zu. Es gibt Spaghetti mit Soße und Räucherschinken, dazu einen Salat.

Nach dem Abendessen werden alle ein wenig unruhig und wollen in den Ort. Es



sind noch einige Einkäufe zu tätigen, nicht nur für das tägliche Mahl, sondern auch noch für eine am nächsten Tag bevorstehende Geburtstagsfeierlichkeit. Alfred und Hans-Willi haben nämlich, was für ein Zufall, beide am Herbstanfang (23.09.) Geburtstag. Die Crew hat dieses Datum noch in guter Erinnerung, denn am gleichen Tag vor zwei Jahren waren alle gemeinsam in Berlin und

den Märkischen Gewässern unterwegs, natürlich auch mit einem Hausboot. In Potsdam hatten wir damals festgemacht und im dortigen Bachus-Keller, einem Restaurant unter dem Alten Rathaus, welcher früher einmal das Stadtgefängnis von Potsdam war, einen zünftigen Abend verbracht. Im Vorgriff auf das bevorstehende Ereignis wollen alle in den Ort zum Einkauf. Die einen um Lebensmittel zu kaufen, die anderen um ein Geburtstagsgeschenk zu besorgen.

Gegen 21:00 Uhr treffen wir uns in einem Pub wieder. Hier wird wie üblich, abends Livemusik und gute Stimmung geboten. Wir lassen uns in Thekennähe in einer gemütlichen Sitzgruppe nieder und horchen den Musikern zu. Das Publikum und wir lauschen dem Rhythmus der Musik. Der Abend vergeht schnell. Kurz vor Mitternacht bestellt Hans-Willi für die Crew Whisky. Punkt 0:00 Uhr, es ist der 23.09. stoßen wir auf Alfred`s 67-ten und Hans-Willi's 58-ten Geburtstag an. Um 0:30 Uhr wird wie gehabt, die irische Nationalhymne gespielt und der Pub geschlossen. Wir gehen angeheitert zum Boot zurück. Dort feiern wir weiter mit Hermann's "Quetschmusik" und Gesang. Zwischendurch werden auch die Geburtstagsgeschenke ausgepackt; von Hermann und Achim bekommen Alfred und Hans-Willi je einen Satz Original-Guinness Gläser. Alfred hat für Hans-Willi ein besonderes Geschenk aus seiner Heimatstadt Solingen, ein rostfreies Zöppke mit

einem Original Solinger Wetzstein. Es ist 4:30 Uhr morgens als wir schließlich Nachtruhe finden.

Samstag, 23.09.2000

Um 10:00 Uhr in der Früh sind alle wieder einigermaßen munter. Draußen regnet es und ist sehr diesig. Beim Frühstück überlegen wir, ob heute eine Weiterfahrt überhaupt möglich ist, denn vor uns liegt als nächste Tagesetappe der Lough Ree. Es ist einer der größten Seen des Shannon; wir haben ihn auf der Hinfahrt bei strahlendem Sonnenschein schon mal durchfahren und kennengelernt. Damals haben wir gesehen, dass er zahlreiche Untiefen und viele gefährliche Riffe hat, die zum Teil dicht unter der Wasseroberfläche liegen. Bei schlechtem Wetter, das häufig starke Winde erzeugt, kann er sehr gefährlich sein; man sollte ihn dann nur in Begleitung eines anderen Bootes überqueren und sich streng an die Navigationshinweise im Shannon Guide halten.

Gegen 11:30 Uhr klärt sich das Wetter auf und die ersten Sonnenstrahlen des Tages lassen sich sehen. Wir entschließen uns, trotz aller Bedenken und der Gefahren, die uns auf dem See begegnen könnten, die Überfahrt zu wagen. Vorsichtshalber wird an Bord alles fest vertäut; ebenso wird der Außenborder des Dinghi abmontiert, ins Boot geholt und festgebunden. Hans-Willi kontrolliert das Motor- sowie Getriebeöl und säubert noch mal den Wasserfilter. Gegen 12:00 Uhr legen wir aus Lanesborough ab. Wir fahren stromabwärts, unterqueren die Straßenbrücke und kommen vor dem Lough Ree zunächst in einen kleineren See. Hier ist der Wellengang bereits beträchtlich, Schaumkronen bedecken den See, dazu regnet es leicht. Alfred hat große Bedenken gegen eine Weiterfahrt, er befürchtet schlimmeres, wenn erst der Hauptsee erreicht ist. Achim, unser Kapitän, teilt die Befürchtung, beruhigt ihn aber und deutet an, dass eine Wetterbesserung in Sicht sei. Dem ist auch so, im Laufe der Weiterfahrt werden die Wellen flacher und auch der Regen, der uns beim Navigieren zum Teil erhebliche Sichtprobleme bereitet, lässt nach. Hans-Willi hat Position



auf dem Oberdeck bezogen und teilt uns laufend mit, was er von dort oben sieht. Wir erreichen den Lough Ree.

Die Bojen 9 und 8 passieren wir relativ schnell. In Höhe der Insel Inchcleraun kommt wieder etwas mehr Wind auf und der See wird rauher; wir haben Probleme mit der Sicht und müssen beim Steuern des Bootes aufpassen, dass wir nicht in Querlage geraten. Zwischen den Bojen 6 und 4 beruhigt sich die See überraschend; Alfred findet Zeit Kreuzworträtsel zu lösen und macht danach ein kleines Nickerchen in der Kajüte. Hermann räumt zwischendurch die Küche auf und überlegt, was er heute kocht. Zwischendurch übernimmt er auch mal das Ruder, weil Achim ein paar Filmaufnahmen mit seiner Videokamera machen will. Gegen 14:30 Uhr erreichen wir die Boje 3, der Wind wird stärker, die jetzt schätzungsweise fast 2 m hohen Wellen sind zum Teil aggressiv wir kommen mit der Motorkraft des Bootes kaum voran und müssen höllisch aufpassen, dass sich die "Silver Mist" nicht querlegt.

Plötzlich passiert es, wir tauchen ein in ein "großes schwarzes Loch". Alles was in der Küche und in den Kojen nicht festgezurt ist, macht sich selbstständig und



verteilt sich im Bootsinnern. Nudeln vom Vortag, die eben noch in einem Kochtopf auf dem Herd standen, verlassen diesen schlagartig und verteilen sich samt Tomatensoße auf dem Boden. Sogar die Türen der Küchenschränke fliegen auf und lassen Besteck, Pfannen sowie Töpfe und Teller heraustreten. Hermann und Alfred haben alle Hände nötig um in der Kombüse

das "absolute Chaos" zu verhindern. Sogar Hans-Willi hält es nicht mehr an Oberdeck, er kommt in die sicherere Kajüte. Achim bekommt derweil das Ruder schnell wieder unter Kontrolle. Bis zur Boje 2 kommen wir kaum voran; der Wind drückt stark von backbord, so dass ständig der Kurs zu korrigieren ist. Es ist fast 16.00 Uhr als wir schließlich in Höhe der Boje 1 in ruhigeres Wasser kommen. Unsere Nerven, die in den letzten Stunden zum Zerreißen gespannt waren, erholen sich langsam.

Um 16:30 Uhr erreichen wir die "Jolly Mariner Marina" im Norden von Athlone. Zum Auftanken steuern wir die stromaufwärts gelegene Bootstankstelle an, haben

aber große Probleme beim Anlegen, da starker Wind und Wellengang vorherrscht. Alfred passiert dabei ein Malheur, er verpasst beim Leinenwurf den Poller und landet dabei fast im Wasser. Das Tanken selbst verläuft problemlos.

Danach legen wir ab und steuern in den Hafen. Wir machen unser Boot am gleichen Liegeplatz fest, den wir schon auf der Hinfahrt hatten. In der Bordküche waren Hermann und Hans-Willi inzwischen fleißig und haben das Abendessen kreierte. Als Vorspeise gibt eine kräftige Gemüsesuppe und danach die Nudeln, die uns heute zwischen Boje 2 und 3 aus dem Kochtopf gehüpft waren, garniert mit Chicken (Hühnchen) -Rouladen. Ein Geburtstagsmenü mit Seearoma. Danach ruhen sich alle ein wenig aus; der Tag hatte uns einige Kräfte abverlangt.

Gegen 22:00 Uhr sind alle wieder fit. Wir beschließen den auf der Hinreise geplanten Stadtbummel in Athlone nachzuholen. Bis dorthin sind es etwa 3km, die wir in einer knappen Stunde zu Fuß zurücklegen. Die Altstadt von Athlone ist sehenswert, vor allem die Burganlage "King John's Castle" aus dem 12. Jh. die heute als National Monument dient und verschiedene Ausstellungen beherbergt. Das Stadtbild wird im wesentlichen geprägt durch die Kuppeln und Türme der im Stil der Neorenaissance errichteten Stadtkirche und der Athlone Bridge über den Shannon. Athlone ist das Zentrum des Boots- und Angeltourismus auf dem Shannon und seiner zahlreichen Seen. Wir genießen den abendlichen Stadtbummel und kehren danach noch in einen der vielen Pub's ein. Alfred und Hans-Willi, die heute Geburtstag haben und wie beide sagen "auf hoher See mit dem Leben davon gekommen" sind, geben einen aus. Wir lassen den Abend in der Altstadt von Athlone mit Guinness, Kilkenny, Baileys-Likör und Whisky ausklingen und gehen gegen 1:00 Uhr zurück zum Boot.

Sonntag, 24.09.2000

Gegen 9:00 Uhr kommen wir aus den Federn und machen Frühstück. Heute gibt's ein Ei dazu, weil Sonntag ist. Beim morgendlichen Frühstück überlegen wir den Ablauf des heutigen Tages, unserer letzten Etappe auf dem Shannon. Am späten Nachmittag wollen wir Banagher, unsere Ausgangsbasis erreichen. Die meisten Sehenswürdigkeiten des Streckenabschnitts, der fast 40km lang ist, haben wir auf der Hinfahrt schon gesehen und besichtigt.

Nach dem Abwasch des Frühstücksgeschirrs und einer technischen Kontrolle der "Silver Mist" machen wir die Leinen los und verlassen gegen 11:00 Uhr den Hafen in Athlone. Wir durchfahren die Railway Bridge sowie die Athlone Bridge und kommen zur Schleuse. Hier brauchen wir nicht lange auf Einlass zu warten. Der Schleusenwärter kennt uns noch von der Hinreise, kassiert die übliche Gebühr und beeilt sich mit dem Schleusenvorgang, der etwa 10 Minuten dauert. Es ist die letzte Schleuse auf unserer Fahrt.

Wir fahren den Shannon stromabwärts. Heute ist's windig. Achim, der das Boot von der Flying Bridge aus steuert, hat sich eine dicke Jacke angezogen. Die Landschaft, die wir durchfahren ist nicht besonders reizvoll. Bei flotter Fahrt kommen wir gut voran und erreichen bald das Nationaldenkmal der Iren, die Klosteranlage Clonmacnoise, die wir auf unserer Hinreise schon besichtigt haben.



Der Anleger von Clonmacnoise ist gut belegt, dies liegt wohl daran, dass heute Sonntag ist. Wir machen keinen Halt und fahren weiter den Shannon hinunter.

Etwa 3 km vor Shannonbridge legen wir am Westufer an um das Angelglück ein letztes Mal herauszufordern. Diesmal haben wir aber auch wenig Glück; nur Hans-Willi kann sich mit einem kleinen Rotauge rühmen. Unser Smutje hat sich heute ein besonders Mahl ausgedacht und bereits zu Mittag und während der ganzen Fahrt in der Küche herumhantiert. Gegen 14:30 Uhr ist er fertig mit dem Sonntagsbraten, es gibt Pfefferpotthast aus irischem Ochsenfleisch mit grünen Bohnen und Kartoffeln. Wir genießen die Köstlichkeit, trinken ein "Kilkenny" dazu und genehmigen uns zum Abschluss einen Verdauungsschnaps.

Gegen 16:00 Uhr legen wir wieder ab, bis nach Banagher haben wir noch ein gutes Stück (etwa 20 km) zu fahren. Schnell haben wir den kleinen Ort Shannonbridge und das Torfkraftwerk passiert. Auf dem Fluss ist wenig Bootsverkehr, wahrscheinlich liegt das am schlechten Wetter. Unserem Käpt'n ist dies ganz recht, er muss weniger aufpassen und kann fast volle Fahrt fahren. So treffen wir bereits um 17:30 Uhr in der Ausgangsbasis Banagher am Anleger der "Silver Line" ein und vertäuen das Boot. Achim meldet unser Eintreffen in der Rezeption an und fragt

dort nach den Rückgabeformalitäten. Alfred macht sich unterdessen auf den Weg in den Ort um noch Kleinigkeiten fürs morgige Frühstück einzukaufen, während Hermann und Hans-Willi "Bootsputz" machen und einen warmen Tee zum Aufwärmen zubereiten. Zwischendurch wird beratschlagt was am morgigen Tag unternommen wird. Wir sind uns einig, mit der "Silver Mist" keine weitere Tagestour mehr zu unternehmen. Stattdessen wollen wir zum Abschluss der Irlandreise noch eine Autofahrt zur Westküste machen, um uns die berühmten Felsen und Cliffs anzuschauen. Gegen 19:00 Uhr kommt Alfred, mit Lebensmittel bepackt aus Banagher zurück und teilt mit, das nachher im "Shannon Hotel" Livemusik geboten wird und wir unbedingt dahingehen sollten. Die anderen haben wenig Lust dazu, geben sich dann spätabends aber doch noch einen Ruck und gehen mit Alfred auf "Sause". Erst gegen 0:30 Uhr, ein wenig angeheitert, kehren wir zum Boot zurück. Hier wird noch der morgige Tag an die Westküste besprochen und die Fahrroute festgelegt.



Montag, 25.09.2000

Es ist 8:00 Uhr, wir stehen auf und beeilen uns mit dem Frühstück. Heute wollen wir zur Westküste. Bis dorthin sind es etwa 130 Autokilometer, ausschließlich Landstraße. Gegen 9:30 Uhr fahren wir los. Die Strecke führt westwärts ins Landesinnere und geht zunächst über Kilimor, Ballydavid, Loughrea, Kilcolgan und Kinvarra nach Ballyvaghan in der Galway Bay. Dann weiter an der Steilküste entlang über die Black Head, Lisdoonvarna nach Doolin, dem Mekka der irischen Folkmusik, und schließlich zu den Cliffs of Moher.

Sie liegen im County Clare und sind ein spektakuläres Naturphänomen; kurz: ein "Muss" für den Irlandreisenden. An der etwa 8 km langen Steilküste ragen Klippen 130 bis 230 m senkrecht aus dem Atlantik hoch. Wir parken unser Auto beim Besucherzentrum (Cafe) und gehen zu der etwa 500 m entfernten Sandsteinplattform am Klippenrand, wo wir einen ersten Blick auf die offene See und die Klippen werfen können. Direkt am Abgrund entlang verläuft ein Fußweg, der

einen schier atemberaubenden Blick auf das bei Flut tosende Meer und die Felsen bietet, während Seevögel in den Aufwinden endlos und scheinbar ohne Anstrengung dahindriften. Das Wetter ist nicht besonders einladend; hier oben etwa 200 m über dem Meeresspiegel ist es ziemlich frisch und sehr windig. Wir gehen den Fußweg hinauf zum O' Brien's Tower, dem höchsten Aussichtspunkt, der im Jahre 1835 als Teehaus erbaut wurde und von dem man eine herrliche Aussicht über das Meer hat. Wir genießen die frische Brise der See, den wunderbaren Ausblick auf die Cliffs und machen zahlreiche Photos und Filmaufnahmen. Unser Landgang endet schließlich im Besucherzentrum, wo zahlreiche Kleinunternehmer täglich ihre Ware feilbieten, Harfe spielen und Kassetten mit traditioneller Musik verkaufen. Auch wir nehmen ein paar Kleinigkeiten (Andenken) mit.



Anschließend fahren wir zurück; diesmal eine andere Strecke als auf der Hinfahrt. Die Gegend, genannt "The Burren" ist landschaftlich sehr reizvoll. Bergkuppen aus porösem grauem Gestein, völlig kahle Terrassen, Flüsschen die im schrundigen Boden verschwinden, unterirdische Ströme, Höhlen, Seen und Strudellöcher prägen die Natur. Sie hat eine einzigartige Vegetation, die eine Mischung aus arktischen, alpinen und mediterranen Gewächsen beheimatet.



Gegen 17:00 Uhr sind wir wieder in Banagher, auf unserem Boot. Alle haben Hunger, denn tagsüber hatten wir keine Zeit und Gelegenheit für eine Mahlzeit. Hermann

und Hans-Willi kümmern sich darum, das Abendessen zuzubereiten. Es gibt heute ein buntes Allerlei, denn alles was in der Bordküche noch an Essenswertem vorhanden ist muss Verwendung finden, da wir morgen das Boot verlassen und die Rückreise zum Fährhafen antreten. Es wird eine mit Porree und Paprika veredelte Gemüsecremesuppe zubereitet, dazu gibt's Schubladengemüse mit Bratkartoffeln.

Damit bei der morgigen Abreise alles zügig vonstatten geht, packen wir danach, soweit wie möglich, bereits die Koffer und räumen die Schlafkojen auf. Zum Abschluss des Tages trinken wir noch ein Guinness und gehen gegen 23:00 Uhr zu Bett.

Abreise

Dienstag, 26.09.2000

Um 7:00 Uhr stehen wir auf und frühstücken. Die noch im Kühlschrank vorhande-



nen Lebensmittel werden verspeist. Wir beeilen uns, denn bis spätestens 15:00 Uhr müssen wir in Rosslare sein, um die Fähre nach Cherbourg nicht zu verpassen. Alfred und Hermann gehen noch kurz in den Ort um letzte Geschenke und Reiseproviant zu kaufen, während Heinz-Willi die Gelegenheit zu einem ausgiebigen Duschbad im Rezeptionsgebäude nutzt. Achim kümmert

sich derweil um das Auftanken des Bootes und regelt an der Rezeption der Charterbasis die Schlussabnahme sowie Abrechnung.

Gegen 10:00 Uhr ist alles erledigt und unser Auto bepackt. Die Autofahrt nach Rosslare geht über Birr, Roscrea, Thurles, Cahir, Clonmel und Waterford zunächst nach New Ross, wo wir einen kleinen Zwischenstopp einlegen. Wir haben 13:30 Uhr, ein wenig Hunger und genehmigen uns ein 2. Frühstück in einem kleinen Cafe. Danach geht's zügig weiter, noch 60 km bis Rosslare, dem Verladehafen. Zwischendurch in der Nähe von Wexford tanken wir vorsichtshalber unser Auto noch auf, denn wir wissen nicht genau, ob in Frankreich noch LKW-Blockaden bestehen und Kraftstoff rationiert ist.

Um 15:00 Uhr treffen wir am Verladehafen ein. Unsere Fähre, die "Normandy" steht schon bereit. Das Einschecken verläuft problemlos, wir fahren auf die Fähre

und bringen unser Gepäck in die für uns reservierte Kabine (Nr. 745). Um 16:00 Uhr legen wir fahrplanmäßig ab.

Die irische See ist nicht so friedlich wie auf der Hinfahrt; es herrscht mittlerer Seegang bei Windstärke 6, der uns beim Gehen einige Probleme bereitet. Wir sind müde, wahrscheinlich durch die frische Brise und ruhen uns in der Kabine ein wenig aus. Danach, gegen 17:00 Uhr gehen wir ins Schnellrestaurant und essen dort eine Kleinigkeit. Großen Hunger haben wir allerdings nicht; ob dies am Seegang liegt? Auf der Fähre ist nichts besonderes los, es sind weniger Leute an Bord als auf der Hinreise. Auch findet heute kein Abendprogramm in "Molly Malones Bar" statt. Wir trinken noch das eine oder andere Bier (Kilkenny oder Guinness) und gehen, bis auf Hans-Willi, der auf dem Oberdeck noch frische Luft genießen will, relativ früh gegen 22:00 Uhr mit Wellengang in die Kojen.

Mittwoch, 27.09.2000

Morgens beim Aufwachen ist die See ruhiger. Der Wind hat begedreht und wir können im Restaurant genüsslich frühstücken. Wir nehmen irisches Frühstück mit Haferbrei, Cornflakes und einer Tasse Kaffee bzw. Tee. Es schmeckt nicht besonders, aber wir werden satt.

Gegen 11:00 Uhr läuft die "Normandy" in Cherbourg ein. Das Ausschiffen geht schnell und problemlos vonstatten. Wir verlassen gegen 12:00 Uhr das Hafengebiet und treten die Rückreise mit dem Auto an. Sie führt uns wie auf der Hinreise



zunächst über Bayeux, Caen, Honfleur und den "Pont Normandy". Dann weiter über Yvetot, wo wir an einer Raststätte halten um einen Cafe au lait, Cocolade bzw. eine Fanta zu trinken, nach Neufchatel.

LKW-Blockaden habe wir bisher keine gesehen, der Streik scheint offensichtlich vorbei zu sein. Von Neufchatel aus nehmen wir die Autobahn nach Calais, fahren bis Abbeville und von da aus nach Amiens. Im Autobahnkreuz Amiens verfahren wir uns und sind plötzlich auf der Autobahn in Richtung Paris, anstatt in Richtung

Brüssel. Wir merken den Fehler erst bei Beauvais. Hier fahren wir ab und nehmen eine Nebenstrecke nach Clermont um auf die A 1 Paris - Brüssel zu gelangen. Das kostet Zeit; insgesamt etwa 100 km Umweg. Auf der A 1 nach Brüssel kommen wir außerdem in den nachmittäglichen Berufsverkehr. In der Nähe von Chambrai, es ist 18:00 Uhr, machen wir schließlich an einer Raststätte halt, tanken das Auto voll und essen mit den restlichen französischen Franc noch zu Abend. Danach geht's weiter über Valenciennes, Charleroi und Lüttich nach Deutschland. Gegen 22:00 Uhr sind wir zu Hause und glücklich wieder heimatlichen Boden unter den Füßen zu haben.

Ende