

Irland 1996

Reisetagebuch unserer Nordirland-Reise vom 24.08.1996 bis zum 06.09.1996



1. Tag: Samstag, den 24.08.1996

Unser Flugzeug startete um 17.25 Uhr, also blieb uns genügend Zeit, um erst am Samstag Morgen die Koffer zu packen und uns reisefertig zu machen. Unser erster Urlaub mit Kind resultierte in 62,5 kg Gepäck. Sicherheitshalber hatten wir bereits vorher Übergepäck angemeldet. 20 kg "Anglerbedarf" pro zahlendem Fluggast waren nämlich zusätzlich frei. Unsere "Angelausrüstung" bestand allerdings in einem Kindersitz und einer Großpackung ungebleichter Fertigwindeln sowie reichlich Sojamilchpulver. Großer Bahnhof am Flughafen: die Frankfurter Großeltern verabschiedeten ihren Enkel und nahmen dabei großzügigerweise seine Eltern auch mit. Der Flug war auch für unseren Knaben völlig problemlos. Nur die Freundlichkeit der Crew der Hamburg Airlines hielt sich in sehr engen Grenzen. Außerdem ärgerte Arne das Rumstehen auf dem Flugfeld genauso wie üblicherweise die lästige Warterei vor einer roten Ampel im Auto. Wir flogen ohne Zwischenlandung direkt nach Knock. Der International Airport hatte eine Abfertigungshalle, die nur unwesentlich größer als eine Pommesbude war. Da wir derzeit der einzige Flieger auf dem gesamten Flughafen waren, war das Gepäck innerhalb von 10 Minuten bei seinen Besitzern. Mit dem Autobus wurden wir und zwei weitere Reisegruppen zu unserer Marina "Erincurrach Cruising" in Blaney bei Enniskillen gefahren. Die Busfahrt war sehr schön und führte über Sligo am Atlantik vorbei bis zum Erne. Nach fast zwei Stunden erreichten wir unseren Heimathafen und wurden gleich zu unserem Kabinenkreuzer vom Typ Bounty 24 gebracht. Die Vermieter waren insbesondere wegen des Kindes sehr um unser Wohl besorgt, fragten mehrfach nach, ob wir auch genügend Decken und Handtücher hätten. Nach der Bewältigung kleinerer Probleme mit dem Herd (jemand hatte vergessen, die Gasflasche anzuschließen), schenkten sie uns zur Ankunft sogar noch eine Flasche französischen Rotwein. Wir übernachteten in dem schönen, modernen Hafen mit Dusche, WC usw. Am nächsten Mittag bekamen wir eine Kurzeinweisung für unseren Motorkreuzer. Ein echtes Familienboot (nicht mehr das neuste, aber sehr gepflegt) mit großer Küchenausstattung, Wäscheleine, extra viel Handtüchern und Bettwäsche für Arne. Unsere per Fax bestellten Lebensmittel waren auch schon an Bord.



2. Tag: Sonntag, den 25.08.1996

Der Erne ist ein sehr schöner Fluss mit zwei malerischen Seen und vielen Inseln. Er ist als 64 km lange Wasserstraße von Belturbet bis Belleek schiffbar.

Wir starteten unsere Bootsreise im mittleren Teil des Lower Lough Erne bei Blaney mit der Fahrt flussaufwärts bis nach Enniskillen, der Hauptstadt der Grafschaft Fermanagh. Man kann sich die Fahrtroute um die vielen Inseln meist aussuchen. Wir fuhren bis zum Ende des großen Sees und legten in der interessanten Stadt an einer neuen Jetty eines Einkaufszentrums an. Große Autoparkplätze bei einem Shopping-Center sind ja normal, aber eine Bootsanlegestelle bei einem Supermarkt fanden wir dagegen schon sehr außergewöhnlich. Wir unternahmten einen längeren Stadtbummel, erstanden die Chipkarte für die Shannon-Erne-Waterway Kanalbenutzung und kauften uns zwei riesige Eisbecher (u.a. mit Guinness-Eis). Abends nahmen wir unser erstes Dinner an Bord ein und machten es uns mit viel Lesestoff versorgt an Bord gemütlich.



3. Tag: Montag, den 26.08.1996

Nun ist es unverkennbar: Arne zahlt! Aber er ist dennoch ein toller Bootsmann. Am späten Vormittag, nachdem wir alle drei erst einmal ausgeschlafen und ein kleines Frühstück zu uns genommen hatten, starteten wir, um den Erne durch ein weitverzweigtes Fluss- und Seengebiet weiter hinaufzufahren. Ohne unsere Karte gäbe es hier sicherlich große Probleme. Der Upper Lough Erne ist generell ein seichtes Gewässer. Seine zahlreichen großen und kleinen Inseln haben meist flach auslaufende Ufer. Wir fanden auf unserer gemütlichen Fahrt im Fahrradtempo einen schönen Hafen namens Crom mit einer Burgruine, doch der Anlegesteg war aufgrund gesteigerten Interesses anderer Bootstouristen sehr voll. Außerdem fing es just in dem Moment, in dem wir anlegen wollten, heftig zu regnen an, sodass wir das Manöver abbrachen und uns einen Platz in der gegenüberliegenden Bucht suchten. An der Trial Bay Jetty war es landschaftlich auch sehr reizvoll und vor allem recht verschwiegen. Bis zur Nacht kamen nur noch drei weitere Kabinenkreuzer. Vor dem Abendessen machten wir einen kleinen Spaziergang in der näheren Umgebung und bewunderten dabei die unzähligen Heckengewächse. Nachts war der See spiegelglatt.



4. Tag: Dienstag, den 27.08.1996

Arne weckte uns etwas früher als gewöhnlich, da er ein sehr großes Loch im Bauch verspürte. Offensichtlich läutete er mit diesem Frühstück die planmäßige 6-Monats-Fressphase ein. Nach einem kleinen Schwätzchen mit nordirischen Bootsausflüglern, (die uns erzählten, dass sie auch mit ihrem damals 5 1/2 Monate alten Baby Boot gefahren waren), legten wir ab und erreichten nach einigen Kilometern eine Kreuzung der Wasserwege mit Hinweisschildern. Dies war der Beginn des Shannon-Erne-Waterways.



Das alte Kanalsystem ist schon 150 Jahre alt. Es wurde jedoch früher kaum genutzt, da es mit der damals ebenfalls aufkommenden Eisenbahn nicht konkurrieren konnte, sodass es schließlich verfiel. In den Jahren 1990 bis 1993 wurde eine aufwendige Renovierung für den Boots-Tourismus mit Hilfe von EG-Subventionen durchgeführt. Die 62 km lange Kanalstrecke mit 16 Schleusen und 34 Brücken verbindet den Erne mit dem Shannon. Die Rekonstruktion hat die Schleusen und Brücken an ihrem alten Platz belassen. Es wurden nur kleine Veränderungen in den Abmessungen vorgenommen und der Kanal wurde auf 8 Meter verbreitert. Ansonsten mussten fast alle Brücken repariert oder erneuert, die Schleusen instandgesetzt und modernisiert sowie der gesamte Waterway neu ausgebaggert werden. Insgesamt 6 Seen werden durchfahren und mehrere kleine Dörfer und zwei nette Städtchen liegen am Weg. Auf der Strecke gibt es 6 öffentliche Anlegestellen mit Wasserzapfstellen, Duschen, WC, Waschmaschine und Wäschetrockner.

An der ersten Anlegestelle namens Aghalane machten wir fest und testeten die dortigen Serviceeinrichtungen. Zunächst füllten wir unseren Wassertank auf und danach duschten wir ausgiebig.



Frisch gewaschen und nach einer Tasse Tee setzten wir dann unsere Reise fort. Wir kamen bald zur ersten vollautomatischen Schleuse. Nach dem Aufschleusen entpuppte sich der freundliche "Schleusenwärter" als zufällig vorbeigekommener irischer Ausflügler, der eben ein sehr hilfsbereiter Mensch war. Wir fuhren weiter bis Ballyconnell. Der mehrfache Gewinner des Preises für die sauberste Stadt Irlands liegt am Fuße des Slieve Russel Berges (406 m). Die Stadt hat ihren Namen von dem legendären Krieger Conall Cearnach aus der keltischen Eisenzeit, der am Fluss seinen Tod fand. Als wir im Hafen eintrafen, lagen dort nur zwei einheimische Boote. Aber bis 23.00 Uhr war die Anlegestelle dann gerammelt voll. Hinter uns machte William (5 Monate) mit seiner Familie fest. Wir genossen den warmen, sehr sonnigen Nachmittag, erkundeten den Ort, gingen einkaufen und erledigten unsere Pflichttelefonate nach Deutschland. Nach einer ausgiebigen Ruhepause, bei der wir eine Horde Kinder beim Baden und Kanufahren beobachteten, spazierten wir gegen 22.00 Uhr nochmals ins Städtchen um uns in einer Musikkneipe unseren ersten traditionellen Bailey's bzw. Guinness zu genehmigen. Arne lauschte der Life-Musik, hatte aber nach etwa einer Stunde keine Kondition mehr, sodass wir alsbald unsere gemütlichen Kojen aufsuchten. Übrigens: unser Knabe hat jetzt 1 1/2 Zähne.



5. Tag: Mittwoch, den 28.08.1996

Heute ist Arnes 1/2. Geburtstag und deshalb schliefen wir bis 10.30 Uhr! Unsere Reise ging heute durch eine sehr malerische Kanal- und Flusslandschaft, sowie durch eine Reihe von kleineren flachen Seen. Wir überwandten mehrere Schleusen; zwei davon meisterten wir sogar ganz allein. Unsere Lunchpause machten wir an einer kleinen Anlegestelle bei der Brücke am Coologe Lough.



Wir fuhren bis Ballinamore und legten im alten Hafenbecken an. Da die anderen Motorboote sich auf zwei weitere neue Hafenanlagen verteilen konnten, waren wir hier ganz ungestört und wurden auch noch die ganze Nacht von einer großen Entenhorde bewacht. Nach dem Einkauf im Supermarkt und einem Stadtbummel genehmigten wir uns jeweils einen Fisch- und Cheeseburger sowie einen englischen Rotwein, der wohl mal ein Portwein werden sollte.



6. Tag: Donnerstag, den 29.08.1996

Kurz nach dem Ablegen, gleich hinter einer schmalen engen Biegung am Hafenausgang, erreichten wir die sechste Schleuse auf dem Kanal. Heute sollten noch 10 (in Worten: zehn) weitere folgen! Wir umfuhren den Ballinamore Golfplatz auf drei Seiten und durchquerten im Laufe des Tages verschiedene kleinere Seen. In Keshcarrigan legten wir zur Mittagspause an.

Der Kanal von Castlefore zum Lough Scur wurde einst von Hand gegraben, Bagger gab es damals ebensowenig wie Transportmittel, man schleppte alles mit Körben. Auch die großen Steine für die Brücken und Schleusen wurden von den Steinbrüchen per Hand mit Seilen herangeschleift. Man kann sich heute kaum vorstellen, unter welchen Bedingungen damals gearbeitet wurde. An der Castlefore Schleuse vor dem Lough Scur befand sich der Scheitelpunkt, der die zwei Wassersysteme Erne und Shannon trennt. Hier war auch einst eine Schule der irischen Barden. Außerdem wurden dort die bisher rot-weißen Marker nun durch die uns bereits aus früheren Irlandreisen vom Shannon her bekannten roten und schwarzen Seezeichen abgelöst.

Von nun an ging's bergab! Eine Schleuse nach der anderen war zu überwinden. Anfangs bekamen wir tatkräftige Unterstützung von Williams Familie. Wir durchschleusten zwei Boote gleichzeitig ohne Zuhilfenahme von Leinen, nur mit kurzen Gasschüben vor- oder rückwärts. Die Babys winkten sich dabei fröhlich zu. Bei dem schönen warmen Wetter konnten die Säuglinge das ganze Geschehen von Deck aus beobachten.



Nach der Schleuse Nummer 12, der Lisconnor Lock, trennten wir uns dann jedoch, da unser Bootsmann plötzlich schlimmste Hungerqualen litt und wir somit erst einmal eine Zwangspause einlegen mussten. Als wir müde in Leitrim ankamen, mussten wir leider feststellen, dass sowohl der alte als auch der neue Hafen überfüllt waren. So fuhren wir schweren Herzens ohne Pause weiter auf dem Shannon Richtung Lough Allen Canal. Schon wieder waren zwei Schleusen zu überwinden, insgesamt also 11 an nur einem Tag. Dabei hatten wir Glück, denn die Schleusen auf dem Shannon sind nicht automatisiert, und um 20.00 Uhr hörten die Schleusenwärter auf zu arbeiten. Wir fuhren aus der Drumleague Lock um 19.57 Uhr. Ein uns nachfolgendes Boot musste vor der Schleuse übernachten. Kurz vor Anbruch der Dunkelheit erreichten wir den Hafen im Arces Lake in der Nähe der kleinen Stadt Drumshanbo. Unseren Hunger stillten wir mit einer großen Portion Spaghetti und anschließend machten wir einen kleinen Verdauungsspaziergang. Dann hatten wir alle die entsprechende Bettschwere um frühzeitig schlafen zu gehen.



7. Tag: Freitag, den 30.08.1996

Nach dem anstrengenden gestrigen Tag wollten wir heute nur eine kleine Ausflugsfahrt zum Lough Allen unternehmen und fuhren den Shannon weiter hinauf. Nach dem Durchfahren einer Brücke gelangten wir nach wenigen Metern zu einer neuartigen Zwei-Wege Schleuse. Diese arbeitet je nach Wasserstand in beide Richtungen. Der Lough Allen ist sehr schön von den Eisenbergen umgeben, aber bei Wind sehr rau und nicht ganz ungefährlich. Aber wir hatten wie so oft Glück und sehr schönes Wetter und der Wellengang hielt sich daher in Grenzen. Wir durchquerten fast den gesamten See und rasteten im Spencer Harbour, einer Jetty ohne Landanbindung, was Klaus allerdings erst bemerkte, als er den Müll an Land bringen wollte.



Bei aufkommendem herrlichen Sonnenschein fuhren wir nach einem kleinen Imbiss an Bord wieder zurück. Glücklicherweise war bei unserem Eintreffen an der Drumshanbo Lock der zwischenzeitlich eingetretene Stromausfall wieder behoben, sodass wir die nördlichste Schleuse unserer Reise unverzüglich passieren konnten. Andere Boote hatten längere Zeit in den verschiedenen Schleusen festgelegt, wurde uns später erzählt. Kurz vor der nächsten Schleuse stießen wir auf ein Boot mit Motorschaden, das hilflos im Kanal trieb. Wir haben es dann bis zur Drumleague Lock abgeschleppt. Da es hier im Kanal recht schmal war, konnten wir es nicht seitwärts festmachen, was grundsätzlich die bessere Möglichkeit gewesen wäre, sondern mussten es an einem losen Seil hinter uns herziehen, das insbesondere das Anlegen am Landungssteg nicht ganz einfach machte, denn das hintere Boot konnte ohne Motor ja nicht bremsen und nur sehr eingeschränkt steuern. Aber unsere Manöver werden immer perfekter und alles klappte ohne Schwierigkeiten.



Die letzte, recht hohe Schleuse auf dem Shannon, Battlebridge, überwandern wir ohne Probleme und fuhren dann nach Leitrim zurück, in der Hoffnung, wenigstens heute einen Liegeplatz zu ergattern. Wir hatten diesmal Glück und bekamen das vorletzte Plätzchen! Ersteinmal gingen wir einkaufen und entschlossen uns dabei spontan abends im Ort Essen zu gehen, da auch Bootsmann Arne bei bester Laune war. Das Essen (Home-made-soup, frischer irischer Lachs mit Pommes-frites und Gemüse, Apple Pie und Eiscreme sowie Kaffee) war vorzüglich. Arne mundete der Lachs ganz besonders und er machte vor lauter Freude gleich heftig seine Windeln voll. Doch bei den Iren ist das alles kein Problem: wir bekamen den Billardtisch zum Wickeln unfunktioniert. Nach der ausgiebigen Mahlzeit ruhten wir uns zunächst einmal auf dem Boot aus, bevor wir dann noch zu "unserem" Pub an der Brücke gingen, den wir bereits von unserer Reise 1993 her kannten. Nachdem Arne im Pub vor Erschöpfung eingeschlafen war, kehrten wir kurz nach Mitternacht auf unseren Kreuzer zurück.



8. Tag: Samstag, den 31.08.1996

Da wir für den heutigen Tag eine längere Wegstrecke geplant hatten, wurde der Wecker auf 9.00 Uhr gestellt. Das war einzige Mal - mit Ausnahme des Abreisetages - dass wir dieses Teil benutzt hatten. Trotz dieser für uns so frühen Zeit waren irgendwie bereits alle anderen schon vor uns auf und hatten unfreundlicherweise das ganze warme Wasser in dem Servicepoint "verduckt". Unsere Warmwasseranlage auf dem Boot, die durch den Motor erhitzt wurde, lieferte auch nur noch eine recht lauwarme Brühe. Extra den Motor nur zum Duschen laufen zu lassen, hielten wir jedoch für übertrieben und so musste also eine "Katzenwäsche" genügen. Wir begaben uns auf den Weg zurück durch den Erne-Shannon-Waterway auf die Strecke mit den vielen Schleusen. Heute war es herrlich, denn es herrschte kaum Verkehr und wir hatten Bilderbuchwetter - einfach Sonne pur! In Ballinamore legten wir zum Einkaufen an und beschlossen, noch ein wenig weiterzufahren, um die guten Wasserstraßen- und Wetterverhältnisse auszunutzen. Wir durchquerten den Garadice Lough und fanden am anderen Ende in Haughton's Shore Mooring ein tolles, romantisches Nachtquartier. Hier leisteten wir uns dann verspätet die wohlverdiente warme Dusche, und machten es uns anschließend mit einem riesigen Teller Sandwiches im Boot gemütlich.



9. Tag: Sonntag, den 01.09.1996

Zunächst überraschte uns ein morgendlichen Regenschauer. Als wir dann aber am späten Vormittag aufstanden, war es jedoch wieder warm und trocken. Nur an ein paar nassen Stellen im Hafen merkte man, dass es geregnet hatte. Nach einem Rundgang durch die Hafenanlage verließen wir unser herrliches Nachtquartier. Die letzten Schleusen im Shannon-Erne-Waterway waren für uns die reinste Routine. Am späten Nachmittag legten wir in Aghalane für eine kleine Kaffeepause an.



Wir unternahmen noch einen kleinen Ausflug in die Umgebung bis zu der Aghalane Brücke aus dem Jahre 1849, die im Jahre 1978 von der Armee gesprengt wurde. Der Woodford Fluß ist hier die Grenze zwischen der Republik Irland und Nordirland. Bei einem Warnschild "Straße gesperrt" sagte Heike: "vielleicht gibt es hier im Grenzgebiet ja Heckenschützen". Kurz darauf knallte tatsächlich ein Schuss ganz in der Nähe und Heike erschrak sehr heftig. Es waren jedoch keine Heckenschützen, sondern nur ein paar Jugendliche, die auf Vögel schossen. Nach dem lauten Knall kamen zunächst ein Hund und kurz darauf eine britische Lady auf uns zugeeilt. Sie erklärte uns dann, dass das Jagen in dieser Gegend eigentlich verboten sei. Wir kamen ins Gespräch und sie lud uns zu einem Rundgang in ihren Garten ein. Der Garten hatte eher die Ausmaße eines kleinen Parks mit einem kleinen Wasserfall, einem Teich mit Brücke, vielen lauschigen und verborgenen Plätzen und unzähligen interessanten Pflanzen (vielen Orchideen, Riesenrhabarber und hohen schilfartigen Gewächsen am Flussufer). Zum Abschluss schenkte sie uns noch mehrere Tüten mit selbstgezo-genem Samen für unseren Garten in Offenbach, damit wir ein Stück Irland bei uns zu Hause kultivieren können. Auf unserem Rückweg zum Boot begleiteten uns der Hofhund und eine ganz junge Katze. Das Kätzchen fand jedoch den Weg nicht mehr allein zurück, sodass Heike es wieder nach Hause bringen musste. Da unser Aufenthalt nunmehr länger gedauert hatte als ursprünglich geplant, blieben wir gleich die gesamte Nacht hier. Abends füllten wir uns die Bäuche mit Bratkartoffeln, gebackenen Bohnen und Frühstücksfleisch. Auch Arne hat kräftig mitgegessen.

10. Tag: Montag, den 02.09.1996

Nach dem obligatorischen Morgenkaffee verließen wir Aghalane und damit den Shannon-Erne-Waterway mit seinen 38 Meilen, 34 Brücken und 16 Schleusen und fuhren zunächst südlich den River Erne hinauf bis nach Belturbet, dem Navigationsende für Motorkreuzer. Dort tankten wir Diesel und Wasser und, verbunden mit einem Stadtbummel, vervollständigten wir unsere Bordvorräte.



Nun ging's wieder flussabwärts. Wir fuhren einen großen östlichen Bogen durch die Quivvy Waters, über Galloon und Bunbridge bis nach Crom. Auf der gesamten Strecke begegneten wir keinem einzigen anderen Boot. Außer uns schienen nur ein paar Angler in der Gegend zu sein. Das Wetter war einzigartig und der Fluss lag in himmlischer Ruhe. Abends genossen wir dann die letzten Sonnenstrahlen im Hafen von Crom Castle.

Dies ist ein alter Familienbesitz (Sitz der Grafen of Erne) mit ca. 1.350 ha herrlichem Parkgelände. Die Ruinen des alten Schlosses werden heute vom National Trust verwaltet und können ebenso wie Teile des schönen Parks und eine kleine Ausstellung in den ehemaligen Wirtschaftsgebäuden besucht werden. Das neue riesige Schloss auf der Halbinsel ist für die Allgemeinheit jedoch nicht zugänglich und wird von der Sippschaft Crom bewohnt, die zu den vier reichsten Familien Nordirlands gehört.



11. Tag: Dienstag, den 03.09.1996

Am nächsten Morgen, d.h. bei uns am späten Vormittag, besuchten wir zunächst die kleine Ausstellung des National Trust in den ehemaligen Wirtschaftsgebäuden und unternahmen im Schlosspark einen ausgiebigen Spaziergang durch die altherwürdigen Ruinen und Parkanlagen.



Danach schipperten wir den Lough Erne weiter flussabwärts und befuhren dabei viele Teile dieses weitverzweigten Flusssystem, die wir bei der Hinfahrt ausgelassen hatten. Die Landschaft war ausgesprochen reizvoll und es gab eine sehr abwechslungsreiche Flora und Fauna. Wir hatten wieder den ganzen Tag strahlenden Sonnenschein. Am späten Nachmittag legten wir am Bellanaleck Quay an. Zunächst gingen wir einkaufen und entdecken dabei eine malerische Gaststätte. Nachdem wir alle unsere Vorräte an Bord gebracht und noch eine ausgiebige heiße Dusche genossen hatten, gingen wir dort abends essen. Das Sheelen Restaurant ist landesweit für seine ausgezeichnete Küche bekannt, haben wir später in einem unserer schlaun Hefte gelesen. Zu recht, wie wir feststellen konnten. Unsere Speisenfolge: Home-made Gemüsesuppe, selbstgebackenes Brot (welches Arne besonders gut mundete), drei große gegrillte Lachssteaks mit Shrimpsauce, Pommes-frites und Sahnekartoffeln, sowie Pilze und Gemüse. Zum Dessert wählten wir Erdbeer-Käsesahne-Torte bzw. Kaffeesahnetorte und Kaffee. Außerdem leisteten wir uns noch eine Flasche portugiesischen Rose-Wein. Mit vollgeessenen Bäuchen gingen wir alle drei sehr früh ins Bett.



12. Tag: Mittwoch, den 04.09.1996

Und das war auch gut so, denn wir wurden morgens recht unsanft durch nachhaltiges Hämmern und Sägen aus unseren Träumen geweckt. Das Department of Agriculture in Form zweier Arbeiter musste ausgerechnet heute Morgen ein paar bestimmt schon seit längerem defekte Holzplanken am Steg auswechseln. Und das mitten in der Nacht um 8.30 Uhr. Nachdem alle Bootsanlieger entnervt aus ihren Kajüten gekrochen waren, machten die Herren Arbeiter erst einmal eine längere Frühstückspause. Deren Ende warteten wir jedoch nicht mehr ab, sondern verließen den ungastlichen Ort dementsprechend früh. Wir fuhren nach Enniskillen und besuchten sowohl das Erne-Einkaufszentrum als auch den Buttermarket, das örtliche Künstler-Viertel. Mittags ging es weiter in den Lower Lough Erne. Nun klärte sich der morgens noch teilweise bewölkte Himmel ganz auf und man konnte wie auf einem kristallklaren, glitzernden See durch eine malerische Seenlandschaft mit unzähligen großen und kleinen Inseln fahren. Wir schipperten am nordwestlichen Ufer entlang und machten in Rossigh eine kurze Pause. Das dortige Cafe hatte jedoch geschlossen und daher brachen wir nach einem kurzen Rundgang wieder auf.



Wir fuhren bis zum General's Quay auf der Crevinishanghy Insel. Wir hatten bis zum nächsten Morgen den ganzen Steg bis auf eine kurze Unterbrechung für uns ganz alleine. Arne lernte hier ohne Hilfe alleine aus der Flasche zu trinken. Zum Abendessen ließen wir uns alle drei Sahnkartoffeln überbacken mit Käse und Bolognese-Sauce schmecken. Abends bewunderten wir gemeinsam den Sonnenuntergang mit seinem prächtigen Farbenspiel über dem See.



13. Tag: Donnerstag, den 05.09.1996

Während unserer morgendlichen Routine wurden wir von einer typischen Anglercrew überrascht, die erfolgreich versuchte, den Steg zu rammen, und denen es dabei auch noch gleichzeitig gelang ihr Dingi zu versenken. Die aufwendigen Bergungsversuche des Beibootes ersetzten uns jedes Frühstücksfernsehen. Wir blieben jedoch nur bis zur Bergung des Außenbordmotors, die Suche der vier Männer nach den verlorenen Rudern haben wir bloß noch im Anfangsstadium beobachtet. Wir fuhren zum nordöstlichsten Zipfel des Broad Lough Erne über den Kesh River nach Kesh.



Vor der Einfahrt in den Fluss passierten wir den einzigen hiesigen ausgewiesenen Sandstrand mit Badebucht! Zum Baden war es uns aber leider doch etwas zu kühl. In Kesh machten wir eine Ortsbesichtigung und erledigten dabei die obligatorischen Einkäufe.



Nun durchquerten wir den Lower Lough Erne in seiner gesamten Breite in Ost-West-Richtung. Anschließend fuhren wir den River Erne auf den letzten fünf Kilometern schiffbaren Flusses bis nach Belleek. In dem sehr schönen kleinen Grenzdorf fanden wir einen wunderschönen, fast leeren, Hafen vor. Wir verzehrten alle drei eine große Portion mit Fisch- und Käsesandwiches an Bord.



14. Tag: Freitag, den 06.09.1996

Der letzte Bootsurlaubstag begann mit strahlendem Sonnenschein und spiegelglattem Wasser. Nach dem Frühstückskaffee gingen wir nochmals nach Belleek, um ein paar Einkäufe und Telefonate zu erledigen. Wir bestätigten schweren Herzens unseren Rückflug und erfuhren dass sich leider, keine Änderungen ergeben hatten. Wir hätten durchaus nochmal zwei Wochen bleiben können!



Dann machten wir uns auf und durchquerten den Broad Lough Erne bei allerschönstem Wetter. Am frühen Nachmittag machten wir Station in der Tully Bay. Dort erkundeten wir die schöne Landschaft und besichtigten die Ruinen des Tully Castle mit seinem mittelalterlichen Garten. Wir genossen das tolle Wetter bei einer Tasse Tee und einem kleinen Imbiss auf dem Boot.



Gegen 17.00 Uhr mussten wir uns endgültig Richtung Heimathafen fortbewegen. Dort trafen wir auf die Schweizer, die wir im Lough Allen Kanal abgeschleppt hatten. Wir wurden vom Vermieter höchstpersönlich zum Tanken gefahren, fingen alsbald mit dem Kofferpacken an und genossen noch eine heiße Dusche. Abends gingen wir ins Hafenrestaurant, das von einem Schweizer Ehepaar bewirtschaftet wurde. Demzufolge war das Menü etwas schweizerisch angehaucht: gegrillter Lachs mit Rösti und Salat. In der Nacht machten wir es uns noch einmal auf *unserem* Kabinenkreuzer gemütlich. Schade, dass der Urlaub schon vorbei ist.

PS: Arne hatte jetzt zwei (irische) Zähne!

Das war das Logbuch von:

und

sowie

Kapitän Bailey's

Steermann Guinness

Bootsmann Milchzahn