

Von Dublin nach Shannon Harbour

Eine Fahrt auf dem Grand Canal

Am Nachmittag des 27. Mai 1960 ist es im Hafen des Grand Canal an der Dubliner James Street ziemlich ruhig – verräterisch ruhig. Nur ein Boot wird mit Guinness-Bier beladen. Viele Fremde streunen herum, und einige sind sogar mit Kameras ausgerüstet. Ungewöhnlich, daß der Kanalmanager heute aus seinem Büro kommt, sich neben einem Boot aufbaut und sich fotografieren läßt.

Szenen, die sich niemals mehr wiederholen werden: Der letzte Lastkahn gleitet langsam aus dem Hafen, das Tuckern der Maschine erstickt in der Ferne. Eine alte vertraute Routine ist zu Ende.

Mehr als 200 Jahre hat der Grand Canal die wichtige Funktion erfüllt, die Hauptstadt Dublin mit dem Shannon und den westlichen Landesteilen zu verbinden.

Eisenbahngleise sind noch lange nicht verlegt. Langsame Pferdekutschen befördern Menschen und Waren. Die Existenz einer Wasserstraße ist daher Mitte des 18. Jahrhunderts für die irische Wirtschaft eine revolutionäre Errungenschaft.

Die Guinness-Brauerei bekommt ihre Rohstoffe über den Kanal, Malz und Korn für die damals noch über 200 Whiskeybrennereien werden von Lastkähnen angeliefert, Torf aus den riesigen Mooren der Midlands erreicht Dubliner Haushalte. Kartoffeln, Mehl, Düngemittel, Holz – der Grand Canal entwickelt sich zum wichtigen Handels- und Transportweg. Baumaterialien und Gebrauchsgüter schwimmen durchs Land. Die anliegenden Orte blühen zu lebhaften Handelsstädten auf. Der Kanal gibt Arbeit im Überfluß, die Blütezeit einer Region in den irischen Midlands hat begonnen.

Obwohl seiner Funktion seit über 30 Jahren beraubt, ist der Grand Canal bis auf einige kleine Seitenarme heute noch voll befahrbar.

Das historische Wasserwerk durchfließt von Dublin aus die Counties Kildare und Offaly und besteht aus einem System von Wasserstraßen. Die „Main Line“ erstreckt sich über 26 Meilen von Dublin in westlicher Richtung bis Lowtown und wird von 19 Schleusen (davon vier Doppelschleusen) unterbrochen. Erst ab der 12. Schleuse bei Lucan lohnt es sich, diesen Wasserweg zu befahren. Großstadtmüll und Vandalismus haben in den Außenbezirken Dublins den Kanal nicht verschont, viele Schleusen funktionieren nicht. Häufig machen sich Jugendliche einen Spaß daraus, die Boote mit Steinen zu attackieren.

Die „Main Line“ geht über in die „Shannon Line“ und umfaßt insgesamt 53 Meilen von Lowtown bis Shannon Harbour. Eine Abzweigung von 3 Meilen verbindet Edenderry mit dem Kanalsystem. Alle 17 Schleusen und die eine Doppelschleuse dieses Teilstücks sind voll funktionsfähig. In Lowtown beginnt auch die nach Süden abzweigende „Barrow Line“ – über 28,5 Meilen sind neun Schleusen verteilt. Zwar endet der eigentliche Kanal in Athy, die Fahrt kann jedoch auf dem River Barrow bis St. Mullins weitergehen.

Die Schiffe müssen auf 41 Meilen Flußweg 23 Schleusen passieren. Allein die jahrhundertealte kunstvolle Mechanik und Hydraulik der Schleusenanlagen macht den Kanal zu einem funktionsfähigen historischen Museum. Die zahlreichen Hebewerke sind Ausdruck einer chaotischen Bauplanung. Die Aufträge zum Bau einzelner Abschnitte des Kanals vergibt die Betreibergesellschaft an verschiedene lokale Bauunternehmen, die ihre Arbeiten nicht aufeinander abstimmen.



Die Niveauunterschiede der Wasserstraße vergrößern sich so stark, daß sie durch zusätzliche Schleusen ausgeglichen werden müssen.

Ab St. Mullins ist die Flußmündung von den Gezeiten beeinflusst und nicht mehr schiffbar. Der Barrow fließt nämlich bei Waterford ins Meer.



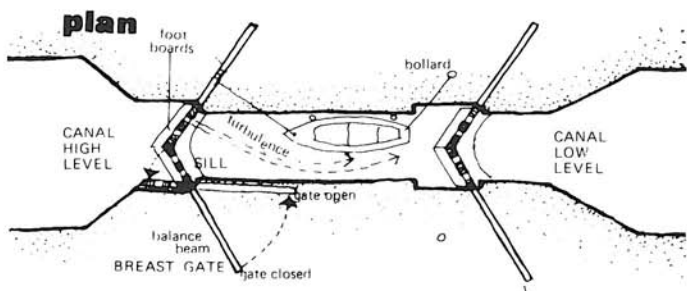
Wer nicht mit dem eigenen Boot den Kanal befahren will, kann die Reise in Tullamore antreten. Dies ist der einzige Ort, wo Reisende Hausboote für den Kanal ausleihen können. Da „Celtic Canal Cruisers“ nur 15 modern ausgebaute Hausboote im alten Kanalbootstil verchartert und der Kanal nur selten von Privatbooten befahren wird, kann die Crew auf einer Kanalfahrt froh sein, überhaupt einmal Menschen und Booten

zu begegnen. Auf dem Shannon dagegen verkehren in der Sommersaison riesige Motorbootgeschwader. Der Werbezug für Angler und Freizeitkapitäne verändert in den Reisesemestern den Charakter dieses sonst malerischen Flußlaufs entscheidend. Die Fahrt auf dem Grand Canal dagegen ist so einsam wie die Midlands selber.

Die Übergabe des Hausbootes erfolgt ohne Formalitäten: kein Führerschein, keine Prüfungen, keine Papiere. Die einzige Voraussetzung sind zwei Menschen im Alter von mindestens 21 Jahren. Bevor es losgeht, ist volle Konzentration und etwas technisches Verständnis gefordert. Die Handhabung des Bootes ist zwar schnell erklärt, es bedarf jedoch einiger Übung, bis das Boot ohne Schlangenlinien ruhig durch das Wasser fährt.

Schon nach wenigen hundert Metern wartet der erste Schleusenwärter darauf, in starkem Offalyakzent die Benutzung der Schleusen zu erläutern. Aber auch das ist schnell gelernt. Ein detaillierter „Flußführer“ gibt außerdem über den Charakter des Wasserweges und seine Besonderheiten verständlich Auskunft.

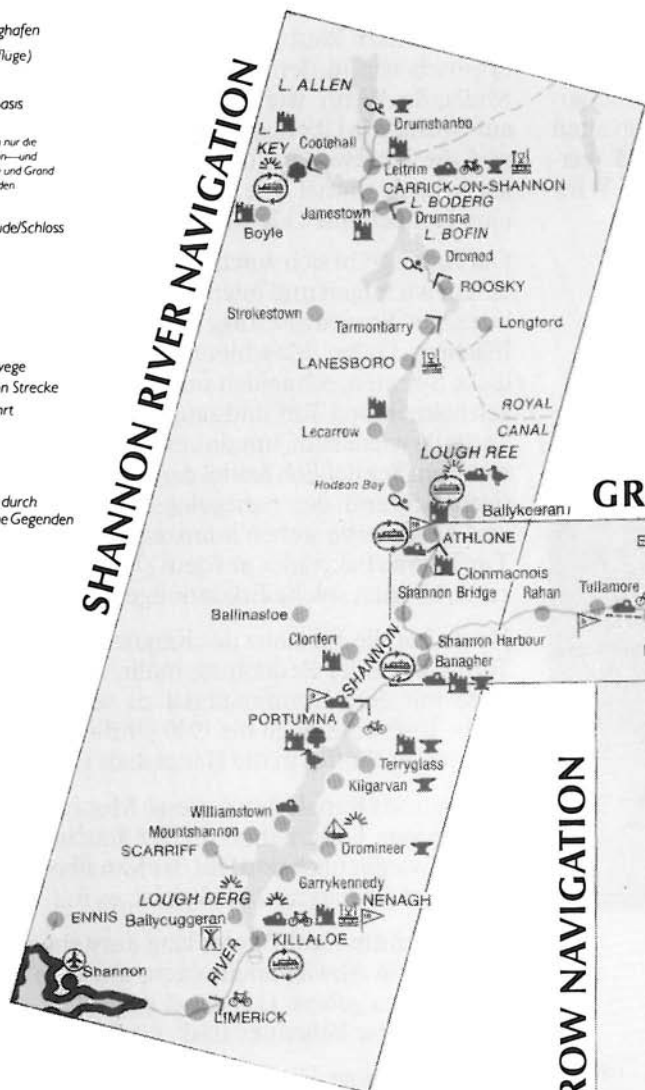
Ist früher neben jeder Schleuse ein Wärter rund um die Uhr für die Bedienung zuständig, ist nach Einstellung des Transportverkehrs heute jeder Schleusenwärter für drei bis vier Schleusen gleichzeitig verantwortlich. Nicht überall kann daher die Bootsbesatzung mit der Hilfe der Wärter rechnen. Jedesmal wenn das Boot sich langsam in der leerfließenden Schleuse absenkt oder die ansteigende Wassermasse den Bootsrumpf sanft aufträgt, kann man nicht umhin, Respekt für dieses raffinierte technische System zu empfinden. Dann öffnen sich knirschend die schweren Holztore, und die Fahrt kann weitergehen. 200 Jahre hat diese Industriearchitektur den Belastungen eines einst regen Fracht- und Personenverkehrs standgehalten.



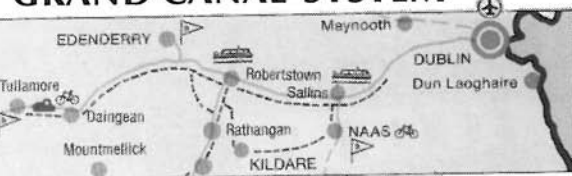
KEY

-  Internationaler Flughafen
-  Flughafen (Inlandsflüge)
-  Fährhafen
-  Kabinenkreuzer-Basis
-  Schleuse
-  Aus Platzgründen können nur die Schleuse auf dem Shannon- und nicht die auf dem Barrow und Grand Canal-eingetragen werden
-  Floatel
-  Historisches Gebäude/Schloss
-  Forest Park
-  Fahrrad — Verleih
-  Naturschutzgebiet
-  Aussichtspunkt
-  Kunsthandwerk
-  Schiffbare Wasserwege
-  Ende der schiffbaren Strecke
-  Restaurantkreuzfahrt
-  Freizeitzentrum
-  Spaziergänge
-  Berkenfahrten
-  Wasserbus (Touren durch landschaftlich schöne Gegenden)
-  Golf
-  Tennis
-  Segeln

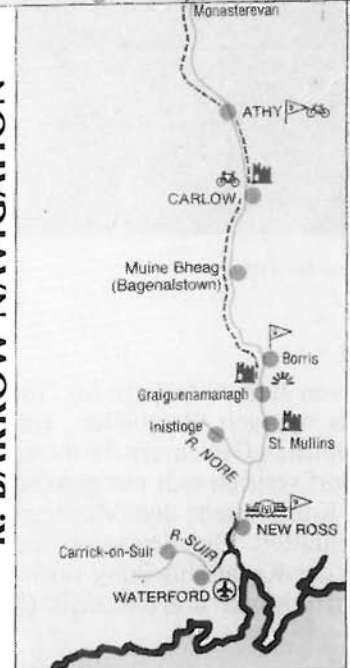
SHANNON RIVER NAVIGATION



GRAND CANAL SYSTEM



R. BARROW NAVIGATION



Die ersten drei Schleusen erfordern die ganze Aufmerksamkeit, dann fließt der Kanal zehn Meilen ohne Unterbrechung immer geradeaus. Irgendwo am Horizont treffen seine beiden Ufer zusammen. Hügeliges Weideland schimmert in verschiedenen Grüntönen, Bäume und Büsche geben dem einst kahlen Ufer ein lieblich verwahrlostes Aussehen. Nur lautstarkes Brüllen grasender Viehherden stört die Ruhe. Wenige Häuser liegen verstreut in der Landschaft. Autos tauchen nur auf, wenn sie im Schrittempo die zahlreichen alten Brücken überqueren. Die leerstehenden Waren- und Lagerhäuser am Kanal zeugen noch vom ehemals regen Wirtschaftsleben.



Die Torfeisenbahn kreuzt den Kanal bei Athy

Torf – das Ende ist in Sicht

Der erste Ort auf der Fahrt von Tullamore Richtung Dublin, Daingean, besteht nur aus wenigen Geschäften, einigen Kneipen und vielen erstaunlichen Gesichtern. In dieses triste, schmucklose Straßendorf verirren sich nur ganz selten Touristen. Abends in der Kneipe steht den Männern die Armut auf den Leib geschnitten. Die Rezession hat im County Offaly die Folgen der Kanalschließung noch verschlimmert. Ohne das „Bord na Mona“ und das „ESB“ (Elec-

tricity Supply Board) wären die Midlands am Ende. Torfabbau und Stromgewinnung fangen die zunehmende Arbeitslosigkeit ab und sorgen zumindest während des Torfabbaus im Frühjahr und Sommer für unverzichtbare Teilzeitarbeit. Nirgends sonst in Irland zeigt sich der Widerspruch zwischen ökologischem Raubbau und wirtschaftlichem Überleben so drastisch wie in den quadratkilometergroßen Mooren der Midlands. Wenn, wie das ESB im Sommer 1983 ankündigt, auf Grund von Überkapazitäten die Torfgewinnung reduziert und die Kraftwerke stillgelegt werden, dann wird die Midlands noch einmal, wie schon nach Schließung des Kanals, eine verheerende Öde heimsuchen.

Der Kanal gräbt sich durch das riesige „Bog of Allen“, wo man einem wichtigen und interessanten Industriezweig der Insel begegnet. So weit das Auge reicht, nur riesige braunschwarze Flächen. Gelbe Maschinen durchziehen das Gebiet wie dicke Spinnen, schneiden und wühlen den Moorboden auf, zermahlen den Torf und saugen die getrocknete staubfeine Torferde wieder auf, um sie auf die bereitstehenden Loren zu spucken. Schließlich landet dann die schwarze Masse im gierigen Schlund des nahegelegenen Torfkraftwerks. Moore und Kraftwerke stehen interessierten Besuchern offen. Ein Tip: Eigene Fahrräder, auf dem Dach des Hausbootes festgezurrt, können solche Erkundungen sehr vereinfachen.

Heute hat die Existenz des Kanals für die Verarbeitung des Torfes keinerlei Bedeutung mehr. Um die dortigen Haushalte mit dem Brennmaterial zu versorgen, schifften spezielle Torfboote noch bis 1940 jährlich 200 000 Tonnen des wertvollen Stoffes in die Hauptstadt Dublin.

Der Bau des Kanals durch dieses Mooregebiet erweist sich als schwieriges Unternehmen. Der feuchte Moorboden gibt immer wieder nach und läßt das Kanalbett so stark absinken, daß gar nicht daran zu denken ist, es mit Wasser zu füllen.

Zehn Sommer und Winter lang entsteht ein ausgeklügeltes System von Abwasserleitungen, um dem Boden die nötige Stabilität zu geben. Das dabei bewegte Erdreich dient zum Einfassen der Fahrrinne und zum Befestigen der Ufer.

Die Werkzeuge, die Ende des 18. Jahrhunderts verwendet werden, erfordern einen hohen Körpereinsatz.

Es hat sehr viel Ingenieurwissen und noch mehr Schweißes bedurft, um den erhöht liegenden Kanal im tiefend nassen Moorland zu befestigen.

Heute dient das Wasser des Kanals dazu, die riesigen Kühltürme des Torfkraftwerkes zu versorgen. Das zurückflie-

Bende warme Abwasser heizt jedoch den Kanal in diesem Bereich so sehr auf, daß Seegrass regelrecht wuchert. Um die Fahrrinne freizuhalten, gibt es zwei Möglichkeiten. Das Gras kann vom Boot aus mechanisch beschnitten oder mit Chemikalien bekämpft werden. Die letztere Methode erweist sich als wirksamer und billiger, koste es die vielen Fische auch den nötigen Sauerstoff und damit das Leben. Im März, in der Hauptwachstumszeit des Seegrases, setzt im Grand Canal das große Fischsterben ein. Ansässige Fischer halten jedoch die Auswirkungen auf den Fischbestand für minimal.

Die Torfindustrie am Kanal verarbeitet nicht nur Torf in Strom, sondern preßt auch den feinen Staub zu leichter vertriebbaren Briketts. Der Kanal hat jedoch für den Transport dieser Briketts nie eine Rolle gespielt, da ein Eisenbahnnetz Rohmaterial und Fertigprodukte befördert. Die silbernen Türme und schwarzen Stahlkonstruktionen dieser Fabriken muten in einer ansonsten ausgestorbenen Landschaft seltsam an.

Torfgewinnung allein kann den wirtschaftlichen Niedergang und die soziale Auszehrung der Midlands nicht aufhalten. Da sie nicht, wie der Westen der Insel, als Touristenregion zurechtgemacht wird, erlaubt eine Kanalreise durch die Midlands einen Blick in den „Hinterhof“ der Insel. Die Gebiete am Kanal haben sich für niemanden herausgeputzt – nicht für die Bewohner, nicht für die Besucher.

„Hier ist nichts mehr los“

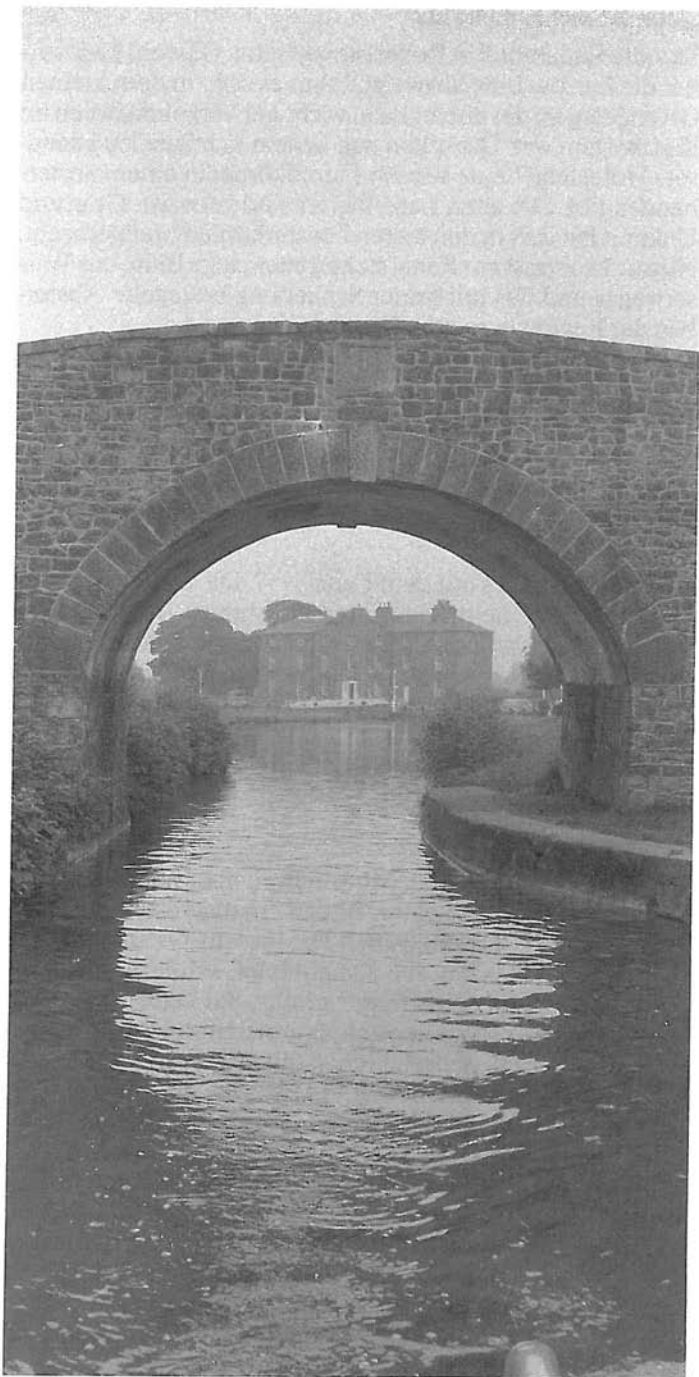
Das alte Kanalhotel in Robertstown ist tot. Obwohl kurz vorher die Barrow Line abzweigt, lohnt es sich, in dem kleinen Ort anzulegen, der ehemals ein wichtiger Verkehrsknoten im Kanalsystem war. Das schon von weitem sichtbare leuchtendrote Hotel liegt heute wie ein Fremdkörper in einem absterbenden Ort. Die alten Lagerhäuser sind verwaist, Gras und Unkraut hat sich in den leeren Fensterhöhlen breitgemacht. Nirgendwo sonst am Kanal stehen ehemalige Blüte des Wasserweges und das mit seiner Schließung besiegelte Absterben der Region in so sinnfälligem Gegensatz.

Ein alter Schiffer, verloren auf seinem stillgelegten Schlepper, gibt traurig zu verstehen. „Hier ist gar nichts mehr los. Die Ausstellungsstücke sind verschleppt, das Hotel steht leer, und mein Boot fährt nicht mehr. Manchmal kamen noch Busse aus Dublin hierher, mit feinen Leuten, die dann im Hotel bei Kerzenschein ein festliches Bankett einnahmen...“

Angefangen hat es mit dem Kanal 1757. Die ersten vier Meilen sind nach neun Baujahren befahrbar. Bis sämtliche Linien und Teilstücke als Transportwege zu benutzen sind, vergehen insgesamt fast 80 Jahre. Aber der Verkehr läuft bereits seit 1772 auf vollen Touren. Die ersten Jahre dient die Wasserstraße ausschließlich zum Transport von Torf, Getreide, Guinness und anderen Gütern. Als 1798 der Auf-



Father Murphy, weit über seine Dienstpflichten hinaus, managte bis zu seinem frühen Tod im Jahr 1975 nicht nur das alte Kanal-Hotel, sondern war der Organisator großer Bankette, die er – am liebsten natürlich für Hochzeitsgesellschaften – stilvoll ausstattete: mit Pferdewagen wurde die eine, mit einer seiner beiden Barkassen die andere Wegstrecke zurückgelegt. Nach dem Verkehrstod des allseits beliebten Priesters organisierte ein lokales Bürgerkomitee das Kanalhotel als Heimatmuseum mit angeschlossener Teestube um. Aber auch dieser Teil der Geschichte endete 1980. Für immer?



Kanalhotel in Robertstown

© Annette Weweler

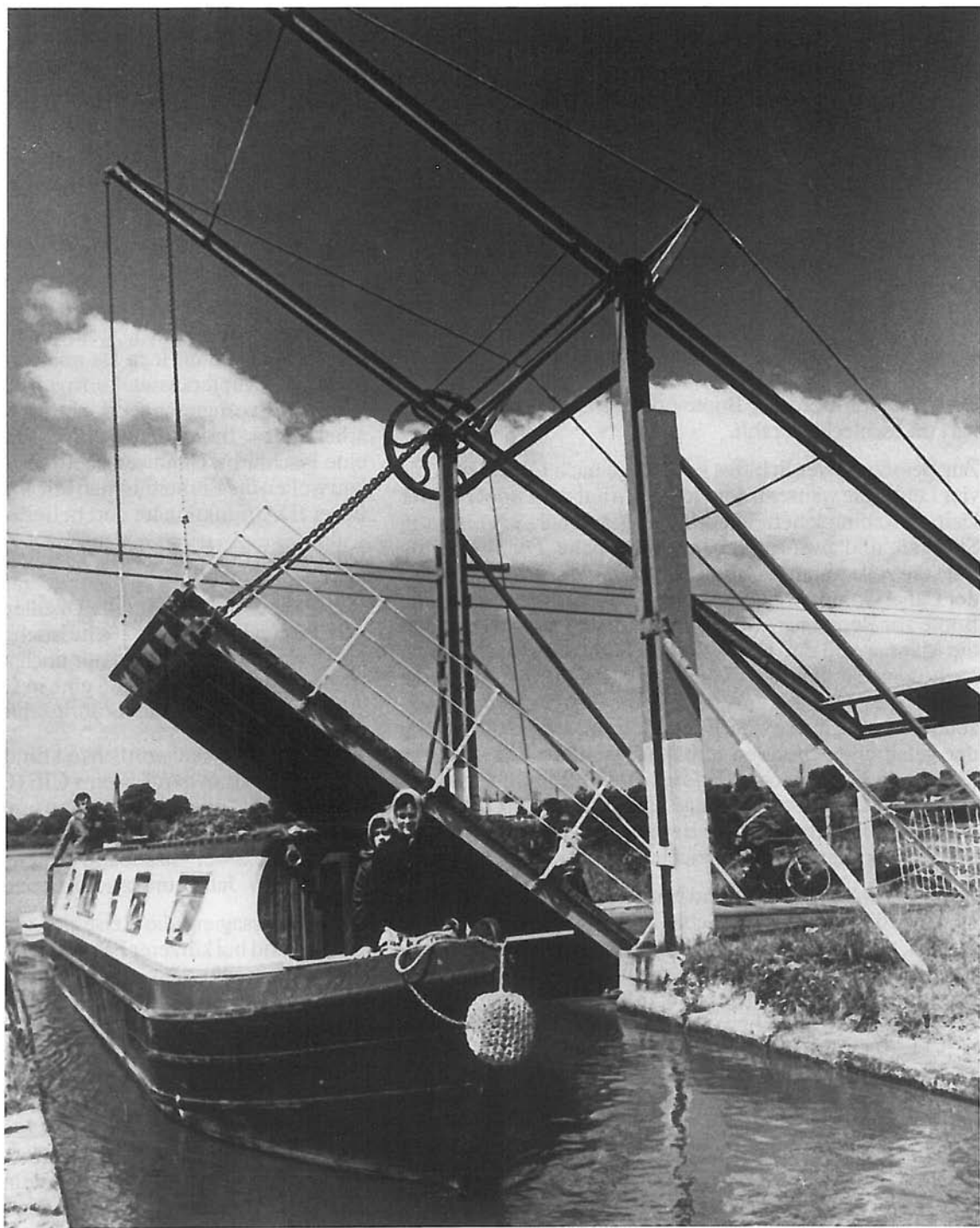
stand der United Irishmen unter Wolfe Tone zu bürgerkriegsähnlichen Zuständen in Irland führt, sperren die Behörden den Kanal für den Transport von Waren und stellen ihn allein dem Militär zur Verfügung.

Für vermögende Passagiere ist der Kanal eine große Errungenschaft. Im Vergleich zum langsamen, beschwerlichen Reisen in der Kutsche auf schlechten Wegen ist die Fahrt mit komfortablen Passagierbooten auf der Wasserstraße ein reiner Genuß. Die teure Passage ist zugleich ein gesellschaftliches Ereignis. Whiskey und Bier fließen reichlich, ein Koch sorgt für das leibliche Wohl, und der Abend verspricht angenehme Stunden in einem der fünf extra für diesen Zweck gebauten Kanalhotels. Eins davon steht in Robertstown. Der übermäßige Genuß von Alkohol führt zu schweren Unfällen: Angetrunkene Passagiere bewegen sich an Deck unvorsichtig und gehen dabei über Bord. Da damals, wie auch heute noch, die wenigstens Iren schwimmen können, bedeutet das fast immer den sicheren Tod.

In den ersten Jahren werden sämtliche Kanalboote von Pferden gezogen. Der schmale Weg neben dem Kanalbett, heute zum Radeln geeignet, war für die Pferde und ihre Reiter bestimmt. Die reichen Bürger erwarten auf ihrer Bootsreise stilvolle Ausstattung und von den Reitern eine bestimmte Uniform. Diese Verkleidung, farbige Livrée, Stulpenstiefel und vornehme Kopfbedeckung, lenken von den miserablen Arbeitsbedingungen ab. Die Pferde, die die speziellen „Flying Boats“ im Galopp zehn Meilen in der Stunde voranbringen, sind total überlastet. Zwar werden sie alle paar Meilen von frischen Tieren abgelöst, doch was die Canal Company den Pferdehaltern an Gehältern zahlt, ist so niedrig, daß den geschundenen Pferden kaum die nötige Ruhe und das entsprechende Futter zur Verfügung stehen.

Als Mitte des 19. Jahrhunderts Irland von der großen Hungersnot heimgesucht wird, machen sich Menschenhorden über die Lastboote her. Militäreinheiten müssen die Boote vor Übergriffen schützen. Aus Angst vor diesen Unfällen weigern sich viele Angestellte der Canal Company, in dieser Zeit ihren Dienst anzutreten.

Mit der Hungersnot nimmt auch die Emigration zu. Froh, die überzähligen Massen hungernder Iren loszuwerden, erläßt die Regierung eine Sondergenehmigung, die es den Auswanderungswilligen erlaubt, auf den sonst so unerschwinglich teuren Kanalschiffen zu günstigen Preisen möglichst schnell den nächsten Hafen zur Ausreise zu erreichen. Während des Bürgerkrieges in den zwanziger Jahren steht der



Bei Monasterevin

Verkehr auf dem Kanal immer wieder still. Lagerhäuser werden geplündert, Sprengungen ganzer Teilstücke machen den Warentransport lange Zeit unmöglich.

Nach wochenlangem Regen bricht 1916 ein langes Stück des Ufers ein, und es dauert Monate, bis 25 000 Tonnen Erdreich erneut befestigt sind.

Wenn nicht Regen, Unwetter oder Karambolagen die Ufer immer wieder zerstören, dann sind es die mutwilligen Übergriffe von Anwohnern, die sich von den Wiederherstellungsarbeiten einen bescheidenen Verdienst erhoffen.

Tag und Nacht im Einsatz

Die Arbeit an Bord der Boote oder als Schleusenwärter ist hart und schlecht bezahlt.

Zur Besatzung des Schiffes gehören je nach Größe zwei bis vier Leute, die während der Fahrt vorn auf dem Boot in einer kleinen Kabine leben. Die Männer fahren täglich bis zu 16 Stunden, und zwar sieben Tage die Woche. Die Besatzung trägt die volle Verantwortung für die Boote, auch wenn diese der Canal Company gehören. Nur 14 Tage im Jahr, wenn die Boote zur Reparatur und Überholung im Dock liegen, sind die Männer von der Arbeit befreit. Das Gehalt bemisst sich nach dem Umfang des Gütertransports. 1873 streiken die Bootsleute zum erstenmal, um höhere Gehälter durchzusetzen, die sich, ginge es nach ihnen, unter Berücksichtigung der gefahrenen Stunden errechnen sollten. Erst 1890 hat jedoch die Gewerkschaft Erfolg bei den Bemühungen um eine Lohnverbesserung. Lediglich der Bonus für die transportierte Tonnage steigt, die Bezahlung nach Stunden können die Bootsleute nicht erreichen.

Schleusenwärter sind Tag und Nacht im Einsatz. Sie leben in Häusern direkt neben der Schleuse, um jederzeit zur Stelle zu sein, wenn ein Lastkahn oder Passagierboot Hilfe benötigt. Neben dem Bedienen der Schleuse sind sie für die Funktionsfähigkeit der Anlagen verantwortlich: regelmäßiges Schmieren, Austauschen defekter Teile, Streichen. Die „Lockkeeper“ müssen die Ufer bis zur nächsten Schleuse kontrollieren und das teilweise stark wachsende Seegras schneiden. Ein Lockkeeper antwortet auf die Frage, wie viele Jahre er im Dienst der Canal Company gestanden habe: „Ich habe 100 Jahre für sie gearbeitet. 50 Jahre am Tag und 50 bei Nacht. Denn auch nachts ruht der Verkehr auf dem Kanal nicht.“

Zur Blütezeit des Kanals ist die Belieferung einiger Whiskeybrennereien mit Getreide für die umliegenden Bauern von großer Bedeutung. Die vielen Lagerhäuser und die Ruinen der alten „Cassidy“-Distillery in Monastervan zeugen noch von dieser Zeit.

150 Jahre, von 1784 bis 1934, fließt der Whiskey in Fässer und Flaschen, Lastkähne transportieren ihn ab. Der Ort hat heute noch auffallend viele Pubs, in denen schöne Stiche und Bilder an die Ausmaße des Whiskeyreichtums in dieser Region erinnern.

In Kilbeggan, ehemals durch einen Seitenarm mit dem Hauptkanal verbunden, stehen die Gebäude einer alten Brennerei ebenfalls leer. Da noch ein Teil der alten Ausrüstung, die Kupferkessel, kunstvolle Kühlschleifen und das Wasserrad vorhanden sind, entsteht auf dem Gelände ein arbeitendes Industriemuseum. Eine Champignonzucht, eine Fischfarm, Handwerksbetriebe, Obst- und Gemüseanbau wollen die Einheimischen mit Unterstützung fortschrittlicher IDA-Funktionäre dort betreiben.

Die einzige noch arbeitende Distillery liegt in Tullamore. Es wird aber kein Whiskey mehr gebrannt, sondern der Likör „Irish Mist“ hergestellt. Die Distillery kann besichtigt werden. Besitzt früher jeder zweite irische Ort seine eigene Brennerei, sind heute in Irland nur noch zwei Destillen – eine in Bushmills, Nordirland, und eine in Cork – vom ehemaligen „Drogenreichtum“ Irlands übriggeblieben.

1950 geht die Verantwortlichkeit für den Kanal in die Hände des irischen Transportsystems CIE (Córas Iompair Éireann) über. Die CIE, zuständig für Bahn und Bus in Irland, kann die Konkurrenzfähigkeit des Kanals nicht länger garantieren. Die Existenz der Eisenbahn macht dem Kanal schon seit Mitte des 19. Jahrhunderts das Leben schwer.

Als die Passagiere die Reise per Eisenbahn zu geringeren Preisen und bei kürzerer Fahrtdauer der Fahrt auf dem Kanal vorziehen, senkt die Canal Company den Fahrpreis. Doch bereits 1853 sieht sie sich gezwungen, den Passagierverkehr einzustellen. 1846 löst der erste Dampfschlepper die fleißigen Pferde ab. Der Preis bleibt im Vergleich zur Eisenbahn immer noch zu hoch. „All my goods by rail“, der Kanal hat der Werbeoffensive der Bahn nur wenig entgegensetzen. Als der Transport von Gütern auf Lastwagen einsetzt, ist das Ende des Kanals absehbar. Der Kanal stirbt. 1960 kommen die Boote unter den Hammer. Allein die wenigen Urlauber erfreuen sich heute an seiner bewegten Industriegeschichte.

Es bietet sich an, ein Hausboot für eine Woche zu mieten. Die Boote fahren fünf Kilometer in der Stunde. Mehr als sechs Stunden am Tag zu schippern, artet in Arbeit aus. Die vielen Schleusen halten sehr auf. Aber es geht nicht darum, schnell voranzukommen.

Das Zeitgefühl ändert sich an Bord sehr schnell. Der Rhythmus von Fahren und Ausruhen wird allein bestimmt vom Wetter und vom eigenen Bedürfnis. Es ist überall möglich, anzulegen.

Der einzige Verleih in Tullamore erwartet die Boote am Ende der Reisezeit an Ort und Stelle zurück. Nach drei Tagen heißt es also umkehren. Was zunächst langweilig anmutet, entpuppt sich als abwechslungsreiche Variante. Die Fahrt in entgegengesetzter Richtung verschafft die Gelegenheit, alles Gesehene einmal von „ganz anderer Seite“ zu betrachten.

Christoph Potting
aus: ANDERS REISEN IRLAND, rororo 9062

Am 20. 1. 1989 brach (zum bisher einzigstenmal) der Damm auf einer Strecke von mehreren hundert Metern. Die Reparatur kostete das Office of Public Works mehr als ein Jahr und über eine Million Pfund.



Celtic Canal Cruisers ist der einzige Verleiher von Hausbooten auf dem Grand Canal. Die 15 Boote sind je nach Größe für 2 – 8 (9) Personen voll ausgestattet und kosteten 1990 zwischen 285 IRL (Vorsaison/2 Pers.) und 930 IRL (Hochsaison/8 (9) Pers.).

Buchbar über alle Irland-Reiseveranstalter oder auch direkt bei der Betreiberfamilie:

Heather Thomas

Celtic Canal Cruisers

Tullamore

Co. Offally

Rep. of Ireland

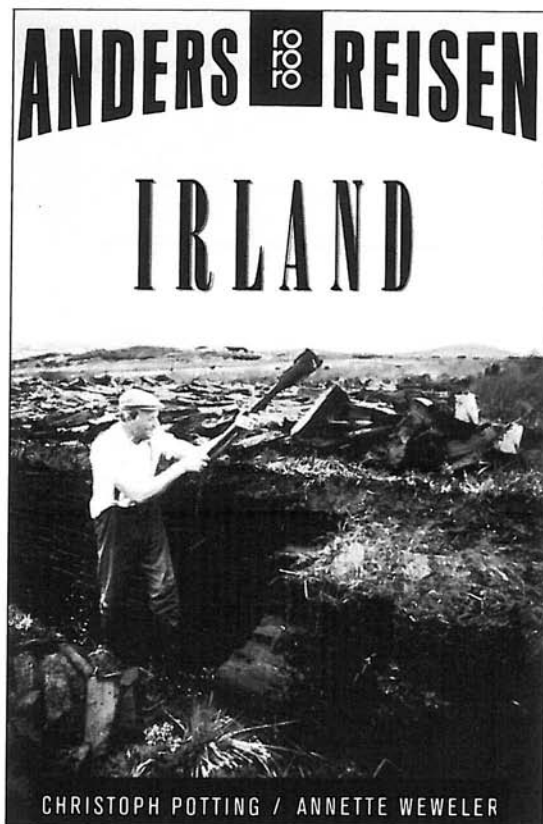
(Tel.: 05 06 - 2 18 61; Fax: 05 06 - 5 19 94).

Grundsätzlich können Boote nur samstags übernommen werden; frühzeitiges Buchen ist absolut erforderlich.

Die Einführung und Erklärung des Bootes gerät erfreulich kurz; Handhabung und Bedienung stellen vor keinerlei Probleme. Das Kapitän-Handbuch gibt's sogar auf deutsch. Allein schon der Empfang in Tullamore ist herzlich und privat im gemütlichen Haus der Familie, welches als Marina dient – und alle Kinder arbeiten mit. Überhaupt Kinder: kann man auf dem Shannon oder Lough Erne die (ständige) Sorge der Eltern um das Tragen von Schwimmwesten der Kinder unbedingt verstehen – auf dem Kanal ist diese Angst (fast) überflüssig: Die Boote sind flach gebaut, der Rumpf liegt nur knapp unter dem Wasserspiegel. Der Kanal selbst ist knapp 1,40 m tief. Jetzt darf man nachrechnen: wer reinfällt oder eine Abkühlung anderer Art mag, spaziert einfach neben oder hinter dem Boot hinterher. ... Nicht nur außerhalb verdient der Grand Canal das Prädikat „äußerst familienfreundlich“.

Peat fires, friendly people and poteen*

Die grüne Insel ist mehr als Guinness und Gälisch: eine Kultur im Übergang mit Computertabakfabriken neben stromlosen Cottages 9062 DM 19,80



Die grüne Insel, so hat es den Anschein, ist ein wahres Patchwork unverdorbenen Landschaften, waschechter Menschen und authentischer Kultur. Doch Irland, das Land zum Träumen, war nie ein Traumland. **Anders reisen: Irland** von **Christoph Potting** und **Annette Weweler** schärft den Blick für die Wirklichkeit, zeigt die Giftmüllplätze neben unberührten Stränden. Der Leseteil zu Geschichte, Politik, Gesellschaft und Kultur macht mit irischem Alltag vertraut. Der Reisetil setzt auf die Spur regionaler Eigenheiten. Der Serviceteil mit Infos und Adressen erleichtert das Bewegen im Land und das Einsteigen in seine widersprüchliche Vielfalt.



Unterwegs bei den Briten und Iren und dabei von den «kleinen Leuten» lernen: statt des gehobenen Tons des Mittelstandes die Sprache des Alltags 7564 DM 12,80

Das **Sprachbuch Großbritannien/Irland** von **Emer O'Sullivan** und **Dietmar Rösler** orientiert sich an der Alltagssprache. Es setzt Grundkenntnisse voraus und liefert alles Wissen, das man für den wachen Umgang mit einer vielschichtigen Wirklichkeit braucht. Es folgt den Interessen eines «anders Reisenden», macht in lebendigen Text/Bild-Montagen mit unterschiedlichen Milieus und konkreten Situationen vertraut und baut Sprechhemmungen ab, indem es Zustimmung, Widerspruch und Gefühle artikulieren hilft.

* *Torffeuer, freundliche Leute und schwarz gebrannter, hochprozentiger Schnaps*