

► So? ► Oder so? ► Oder so?

Unser Experiment: Wie (ausführlich) wollt Ihr informiert werden?

So? Oder so?

Auch hier gibt's die kurze Meldung und den Teaser, die kurze Hinführung zum Thema. **Nicht aber den möglichen Beitrag. Der ist zwar, achtseitig, fix und fertig layoutet, fand aber seinen Weg weder ins Jahrbuch (vor vier Wochen) noch in diese Ausgabe.** Das ist halt unser Platz- und generelles Informationsproblem ...



Also stellen wir die gleiche Frage:

Hättet Ihr ihn lieber hier im Original gelesen? Oder werdet Ihr jetzt Euch erst einmal diese acht Seiten bei den Dokumenten ansehen – und Euch dann vielleicht gar noch in die alte Eisenbahnserie von Hermann Rasche hinein vertiefen (siehe unten)?

Steht die staatliche Eisenbahn **Ianrod Eireann (Irish Rail)** vor der Insolvenz? Oder gar vor dem Aus?

SO?

Als Meldung wie auf der Seite des www.irelandman.de:

DIENSTAG, 7. NOVEMBER 2017 -

• Erneut streiken heute die Eisenbahner, um ihrer Forderung nach einer Gehaltserhöhung um 3,75 % – die erste seit fast zehn Jahren – Nachdruck zu verleihen. Weitere drei Streiktage sind noch vor Weihnachten angekündigt, und sollte die Bahn dann nicht einlenken, erwägt die Gewerkschaft SIPTU Arbeitsniederlegungen über die Weihnachtstage. Nach Ansicht von Taoiseach Leo Varadkar sollten Gehaltserhöhungen warten, bis dringend notwendige Investitionen in die Fahrzeugflotte und das Schienennetz erfolgt sind, doch ist nicht anzunehmen, dass sich die Angestellten davon beeindruckt lassen.

Oder so (Teaserform)?

Nachdem im Jahr 2016 schon ein Fehlbetrag von 3 Mio. € aufgelaufen ist, erwarten die Betreiber in diesem Jahr (2017) einen Verlust von ca. 6 Mio. €. Damit würde sich das Gesamtdefizit auf 159,2 Mio. € erhöhen, womit der Wert der Gesellschaft bei 41,1 Mio. € liegt. Fällt dieser unter 33,1 Mio. € droht die Insolvenz. Nach Aussagen von Ianrod Eireann sind damit die Verhältnisse erheblich kritischer als bei Bus Eireann, deren Personal dieses Jahr mit einem dreiwöchigen Streik deutliche Zugeständnisse an die Bezahlung erzwungen haben. Die jährlichen Zuschüsse durch den Staat sind in den letzten Jahren gestiegen, um das tatsächliche Defizit von 100 Mio. € auszugleichen. Aber weitere Erhöhungen der Ausgleichszahlungen dürfen nur in Material und Strecken und nicht in Lohnzuwächse gesteckt werden. Problematisch für die Eisenbahn sind auch die nicht vollständig gegenfinanzierten Freifahrten für Rentner und defizitäre Strecken. Ein besonders krasses Beispiel ist die Linie Limerick-Ballybrophy, wo aufgrund der geringen Passagierzahlen der Fehlbetrag bei 550 € pro Fahrt liegt. Mehrere Artikel der Irish Times beleuchten die Situation genauer und stellen auch die verschiedenen Ansätze zur Beseitigung der Probleme dar. Diese liegen in Übersetzung vor und können als Dokument im irish-shop kostenlos heruntergeladen oder gelesen werden.

Älter (wie oben erwähnt):

Hermann Rasche: 165 Jahre irische Eisenbahnen. Die ganze, achtteilige Serie ist in folgenden Ausgaben des irland journals erschienen – in den Jahren 2002-2004:

- Teil 1, 1999.02: Die 'Midland Great Western Railway' Galway Clifden
- Teil 2, 1999.03: Das kurze Leben der Westport – Achill-Line
- Teil 3, 1999.05: Kleine Bahnstrecken in Cork und Kerr
- Teil 4, 1999.06: Die Dublin & Kingston Railway
- Teil 5, 2000.01: Dublin <—> Belfast – Die Great Northern Railway
- Teil 6, 2000.02: Nostalgie auf Schmalspur
- Teil 7, 2000.03: Eisenbahnbau zu Zeiten der Hungersnot
- Teil 8, 2000.04: Die Zukunft der irischen Bahn

Zu finden unter **Art-Nr 1248** im www.irish-shop.de;

Name: „165 Jahre Irish Rail – Serie von Hermann Rasche in acht Teilen“.

Hermann Rasche: 165 Jahre irische Eisenbahnen (damals, in 1999)

Die ganze, achteilige Serie ist in folgenden Ausgaben des irland journals erschienen – in den Jahren 2002-2004 – und ist hier auf den nachfolgenden Seiten wiedergegeben – als reiner Text, ohne Abbildungen.

Teil 1, 1999.02: Die 'Midland Great Western Railway' Galway Clifden

Teil 2, 1999.03: Das kurze Leben der Westport – Achill-Line

Teil 3, 1999.05: Kleine Bahnstrecken in Cork und Kerry

Teil 4, 1999.06: Die Dublin & Kingston Railway

Teil 5, 2000.01: Dublin <—> Belfast – Die Great Northern Railway

Teil 6, 2000.02: Nostalgie auf Schmalspur

Teil 7, 2000.03: Eisenbahnbau zu Zeiten der Hungersnot

Teil 8, 2000.04: Die Zukunft der irischen Bahn.

165 Jahre irische Eisenbahnen

Das zu seiner Zeit hervorragend ausgebaute Eisenbahnnetz Irlands ist heute leider auf einige wenige Hauptstrecken reduziert. Die irische Eisenbahn - nicht nur faszinierendes Spielzeug für die großen, kleinen Jungs - sondern noch vielfach sichtbar in der irischen Landschaft wie z.B. die alten, nicht mehr genutzten Eisenbahnbrücken - ist das Thema einer neuen Serie des irland journals, von den historischen Dampfeisenbahnen bis zu den modernen InterCitys. Den Anfang macht ein nostalgischer Rückblick auf eine klassische Route, nämlich die Strecke von Galway in die 'Kapitale Connemaras', Clifden, die leider seit über 60 Jahren nicht mehr in Betrieb ist.

Teil 1:

Die 'Midland Great Western Railway': Galway – Clifden

Die erste Eisenbahn in Irland verkehrte 1834 zwischen Dublin und Kingstown (dem heutigen Dun Laoghaire). Diese Pionier-Strecke sollte den neuen, von den Gezeiten des Liffey unabhängigen Hafen mit Dublin verbinden. In rascher Folge breitete sich vornehmlich im Osten der Insel das Eisenbahnnetz aus, das sich schon 1850 über 550 Meilen erstreckte. Und der Bericht des englischen Vizekönigs etwa 50 Jahre später belegt, daß Irland zu der Zeit die größte prozentuale Dichte an Eisenbahnkilometern in Europa aufzuweisen hatte! Diese explosionsartige Entwicklung wurde begünstigt durch die Verabschiedung zahlreicher Light Railways and Tramways Acts in Irland in den 1870ern und 1880ern.

Die Strecke in Richtung Westen bis Galway wurde 1851 dem staunenden Publikum übergeben. Am 23. Juli, einem Montag, pünktlich um sechs Uhr abends, dampfte der erste Personenzug von Dublin nach Galway, von einer großen Zahl begeisterter Einwohner begrüßt. Der Zug hatte erster und zweiter Klasse und brauchte von Athlone für die 60 Meilen knapp zwei Stunden. Die neuerstellte Brücke über den Shannon war noch wenige Tage zuvor auf ihre Bewährungsprobe gestellt worden, als man die Lokomotive mehrere Male darüberfuhr. Thank God, it held up, sagten sich die Ortsansässigen und fanden ihre Gebete erhört.

Unter Balfour, dem Chief Secretary of Ireland, ging man ab 1887 daran, das westliche, weitgehend unzugängliche Hinterland verkehrstechnisch weiter zu erschliessen. Es gab nur eine Straßeverbindung, auf der die Postkutschen des Mr. Bianconi verkehrten. Der Bau einer Eisenbahn, so argumentierte man, hätte eine wichtige soziale Funktion, würde für die werktätigen Männer der Gegend Arbeit und einen generellen wirtschaftlichen Aufschwung bringen. Das Fischereiwesen entlang der Küste könne sich entwickeln, besonders die Hummerfischerei würde prosperieren. (Die Cleggan Fisheries, wenige Meilen von der Station in Clifden, profitierte dann auch beträchtlich und erlebte einen großen Aufschwung. Ebenso bekamen die Makreelenfänge einen regelmäßigen, verlässlichen Markt und Abnehmer.) Die Connemara Marmorwerke könnten ausgebaut und andere kleinere Industrieansiedlungen ihre Produkte auf neueröffneten Märkten zu sicheren und stabilen Preisen und wetterunabhängig absetzen. Vor dem Bau der Bahn konnte Clifden mit vielem Lebensnotwendigen nur auf dem Wasserweg versorgt werden, monatelang mußten die Menschen während Schlechtwetterperioden auf vieles verzichten; nur kleinere Pakete wurden per Fuhrwerk auf der Straße transportiert und kosteten 1£/10sh per Tonne.

Über die Notwendigkeit des Baus einer Strecke und die damit verbundenen segensreichen Folgen war man sich klar, nur wurden die Alternativpläne eines solchen eingleisigen Streckenverlaufes hitzig diskutiert. Es gab Befürworter einer Strecke östlich des Corrib über Headford, Cong, Leenane/Killary, Clifden, die etwa 70 Meilen lang sein sollte. Eine Lobby unter Rev. Thomas Flannery P.P. favorisierte die Küstenführung über Spiddal, nördlich der Costello Bucht (mit einer Nebenlinie nach Carraroe, von wo die Aran Islands bedient werden könnten), über Screeb, Invermore, Gaula, Cashel (von dort sollte ein Abzweig nach Roundstone führen), Toombeola zum Terminus Clifden. Man entschied sich schließlich für die kostengünstigste Inland-Route am Westufer des Corrib, vorbei an Moycullen, Ross, Oughterard, dann in westlicher Richtung ins Herzland von Connemara, Maam Cross und das Joyce Country, Recess (hier traf sie auf Alexander Nimmos Verbindungsstraßen, die 1820 über die Paßhöhen des Maam und des Inagh Valley gebaut worden waren, und somit Westport, Killary, Kylemore zum Norden hin mit Screeb, Casla und Cashel im Süden verbanden), dann vorbei am südlichen Ufer des Derryclare Lake und dem östlichen Ende des Ballinahinch Lake. (Angeblich hatte Mr. Berridge, damaliger Besitzer von Ballynahinch Castle, sein Land kostenlos für die Trassenführung zur Verfügung gestellt und somit die Entscheidung für die Route durch seinen Besitz wesentlich beeinflusst). Von Ballinahinch ging es in gerader westlicher Richtung durch wildes und rauhes Gebiet auf Clifden zu.

Obwohl die Gefällunterschiede auf dieser Strecke leichter als auf den anderen zu bewerkstelligen waren, mußte dennoch das vorwiegend torfige Gelände entwässert, mußten solide Dämme aufgeschüttet, Felsen gesprengt, 41 Brücken über Abflußkanäle und Flüsse gebaut und in Galway schon wenige hundert Meter hinter dem Hauptbahnhof unter dem Prospect Hill ein Tunnel, allerdings der einzige auf dieser Strecke, ausgehoben werden. Sechs Stationen zwischen Galway und Clifden, jeweils etwa 7 bis 8 Meilen voneinander entfernt, wurden eingerichtet (Moycullen, Ross, Oughterard, Maam Cross, Recess, Ballinahinch); an vier Plätzen gab es Ausweichstellen. Die prächtigen Station Houses waren aus örtlichem Sandstein und roten Ziegeln, die sehr pittoresk aussahen und sich überaus harmonisch in die Landschaft einfügten. An den kleineren Haltepunkten gab es nur Bahnsteige, an den größeren Güterhallen, einen Wassertank und Gatter für Vieh, in Clifden zusätzlich einen Kohlebunker, einen großen Maschinenraum und eine Drehscheibe für Loks. 18 Bahnwärterhäuser sicherten die Strecke an den Bahnübergängen.

Die offizielle Eröffnung des Abschnitts zwischen Galway and Oughterard nach fünfjähriger Bauzeit geschah am Neujahrsmorgen 1895; auf der Rückfahrt um 9.25Uhr bestiegen 7 Passagiere den Zug in Oughterard, fünf weitere in Moycullen; der Zug traf in Galway wieder um 10.18Uhr ein. Die Erklärung für die geringe Anzahl von Passagieren war nicht Furcht vor dem schnaubenden Dampfroß, sondern der Umstand, daß der Neujahrstag ein strenger kirchlicher Feiertag war und die Leute in ihren Häusern oder in der Kirche blieben. Ein halbes Jahr später wurde die gesamte Linie bis Clifden eröffnet, mit einer Länge von exakt 48 Meilen, 550ft. Die Kosten für die Erstellung pro Meile wurden übrigens mit £9000 veranschlagt.

Die Connemara Bahn transportierte alle möglichen Güter, leistete Passagierdienste, versorgte das Hinterland, brachte Reiche und Berühmte zum Fischen, Angeln, Schießen, Vergnügen, Künstler zum Malen. Und wenn die upper classes in der Saison ihre fishing lodges aufsuchten, herrschte immer ein aufgeregtes Treiben an den kleinen Bahnsteigen. Verwandte der Churchills, die Frewens von Munga Lodge, ließen sich an ihrem Gutshof eine Bedarfshaltestelle errichten, so daß der Zug außerplanmäßig halten, die Familie aussteigen und sich so die zwei, drei Meilen Fahrt von Clifden ersparen konnte. Der farbenprächtigste unter ihnen war der indische Cricket-Spieler Ranjitsinji, gleichzeitig Maharadschah von Nawanggar, der Ballynahinch 1924 erwarb und jedes Jahr dort ein paar Monate verbrachte. Ranji war ein wenig exzentrisch, deswegen aber überaus beliebt. Seine indischen Diener legten zur Begrüßung auf die Schienen Feuerwerkskörper, die hochknallten, sobald der Zug in Ballynahinch einfuhr. Außerdem hatte Ranji die nicht unangenehme Angewohnheit, seine jeweils für eine Saison erstandenen teuren Luxuslimousinen unter den Einheimischen zu verschenken.

Die Midland Great Western Railway Company, der Betreiber, setzte auf den sich entwickelnden Tourismus und das Interesse an wilden, unverdorbenen Landschaften. Ganz bewußt warb man um Connemara und verteilte Führer mit pittoresken Beschreibungen der vielen Attraktionen, Kartenmaterial mit Tourevorschlägen und Handbücher mit Unterkunftsmöglichkeiten und Preisen. Jahrelang fuhren im Sommer täglich Touristenzüge von Dublin nach Clifden, mit Zwischenstops in Mullingar, Athlone, Athenry, Galway und Oughterard. Autodroschken verkehrten zwischen Clifden und Westport und kutschierten die Ferienreisenden durch die Gebirgslandschaft Connemaras.

Für viele war die Strecke Clifden-Galway auch die erste Etappe auf ihrer Emigration, manchmal über den halben Globus; oder junge Connemara Männer wurden an die Front gebracht. Auch dreißig Black and Tans benutzten während des Unabhängigkeitskrieges am St.Paddy's Day 1921 den Zug bis Clifden, steckten dort willkürlich und wahllos 14 Häuser in Brand und ermordeten einen unschuldigen Zivilisten. Im irischen Bürgerkrieg zerstörten die Irregulars - wie überall im Lande - Brücken und Schienen, um den Vormarsch der Free Staters zu stoppen. Sieben Monate dauerten die Reparaturarbeiten, während denen kein Zug fahren konnte.

Mr. Perkins, ein methodistischer Laienprediger aus England, hatte eine große Leidenschaft: Eisenbahnen. Er führte über alle seine Fahrten in Irland ausführlich Buch, so auch über seinen Trip, den er 1934 unternahm. Er schreibt: "Unser Zug wurde an mehreren Stationen hin und her rangiert, so daß ich aussteigen und die Landschaft bewundern konnte. In Maam Cross wurden mehrere Ferkel auf den Bahnsteig getrieben und sodann in einen Sack gebunden. Es war lustig anzusehen, wie die Säcke mit ihren Insassen sich den Bahnsteig entlang bewegten. - Die Szenerie war überwältigend grandios; die Fahrt nach Recess, die grandiose Bergkulisse um und über uns, die waldgesäumten Ufer des Sees: unbeschreiblich schön. Der Zug kletterte durch einen Durchlass in den Felsen in kahles Moorgebiet, dann in ein anderes liebliches Tal. Zu meiner Rechten die traurige Ruine des ehemals noblen Hotels der Bahngesellschaft, die während des Bürgerkrieges ausbrannte." (Dreißig Jahre zuvor hatte ein anderer Reisender das Hotel, dessen Eingangsfront gleichzeitig als Bahnsteig diente, als äußerst gemütlich, von Blumen- und Kräutergärten, allergrünstem Rasen und stattlichen Bäumen umgeben beschrieben. Das Haus zeichne sich auch durch jeglichen Komfort, inclusive elektrischem Lichte und einer Dunkelkammer für Hobbyphotographen aus.) Hier, so erfährt der geneigte Leser weiter, machte der englische König Edward VII Station, als er die Connemara Marmor Steinbrüche

besichtigte. "Der Zugbegleiter hatte mein Interesse bemerkt und kam mehrmals zu mir, um mich auf kommende Highlights hinzuweisen. Das Klima war herrlich mild, mit Palmen und anderen halbtropischen Gewächsen, der Rhododendron stand in voller Blüte. ..Mit nur einigen Minuten Verspätung kamen wir an unserem Endpunkt Clifden an, einem wunderbar gelegenen Städtchen am Meer."

Nicht mehr in Betrieb war zu der Zeit die winzige Schmalspurbahn außerhalb Clifdens, der Marconi Express, der zwischen 1906 und 1922 operierte. Gebaut und unterhalten wurde er von der Marconi Telegraphenstation, die die kürzeste Telegraphenverbindung über den Atlantik besorgte. Die Strecke war nur knapp zwei Meilen lang und verlief durch Moor und Heide. Mit dem Express wurde schweres Gerät für die verschiedenen Gebäude der Station transportiert; die kleine Lok lief sowohl mit Torf und Kohle. Nur wenige hundert Meter davon entfernt landeten 1919 die Luftpioniere Alcock und Brown nach dem ersten Transatlantikflug.

Knapp zwei Jahre nach Mr.Perkins gemütlicher Tour und genau vierzig Jahre nach der Jungfernfahrt kündigte die neuformierte Great Southern Railway Company (Vorläufer der Coras Iompair Eireann-CIE, der nationalen Transportgesellschaft) an, die Galway-Clifden Linie stillzulegen. Finanzielle Schwierigkeiten der Gesellschaft und Unrentabilität der reparaturbedürftigen Strecke wurden als Erklärung angeführt. Vor allem aber machte die erwachte Konkurrenz des Automobils der Bahn zu schaffen. Am 27 April 1935, um 5 Uhr nachmittags, verließ der letzte Personenzug mit allen verfügbaren Waggons Clifden. An der Strecke standen hunderte von Leuten und nahmen bewegt Abschied.

Die Schienen wurden alsbald abgetragen, die Häuser an der Strecke z.T. verkauft oder dem Verfall preisgegeben, und die elegante Stahlbrücke über den Corrib wurde für lächerliche £10 an eine deutsche Altmetallfirma verhökert. Bis heute hält sich hartnäckig das noch nicht widerlegte Gerücht, diese so zu Schrott degradierte Brücke hätte ihren Weg in die Kruppsche Waffenproduktion gefunden und sei in Form von Bomben durch die deutsche Luftwaffe 1941 bei einem versehentlichen Angriff auf die Gegend um North Strand/Summerhill in Dublin abgeworfen und so nach Irland re-importiert worden.

Der deutsche Reiseschriftsteller A.E.Johann in seinem 1953 erschienen Heimat der Regenbogen, in dem er Irland als Europas schönstes Land betitelte, klagt: "Am Eingang der 'Hauptstadt' [Clifden] kann man den 'Hauptbahnhof' bewundern, tief unter der Hauptstraße in einer Schlucht zwischen den Felsenwänden. Aber es kommt kein Bähnlein mehr auf diesem Bahnhof an. Auf solche abgebauten Eisenbahnen trifft man überall in Irland und traut seinen Augen nicht, daß man hier, als fiele den Leuten partout nichts Besseres ein, die Schienen abreißt und die Stationsgebäude als Sommerhäuser vermietet".

Heute raufen sich die Bord Fáilte Manager und auch die Stadtplaner, die mit dem auto'mobilen`Commuter-Verkehr zu kämpfen haben, natürlich die Haare ob der damaligen Kurzsichtigkeit.

Die zwei soliden Brückenpfeiler stehen noch als Wahrzeichen im Corrib. Und es gibt realistische Pläne, eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke darüber zu bauen. Wenn auch der ehemalige Streckenverlauf im Bereich von Galway stellenweise arg unterbrochen ist, ist er, je weiter westlich man kommt, größtenteils noch recht gut auszumachen. Es klingt zurzeit noch einigermaßen utopisch, aber diese Trasse böte sich als idealer Wander-, Reit- und Radfahrweg durch eine der spektakulärsten Landschaften Irlands an. Einige Umwege müßten geschaffen, die rostige Brücke hinter Ballynahinch erneuert, hier und da ein Bahnwärterhaus als Restaurant und Unterkunftsmöglichkeit umgebaut werden.

Mit dem gastfreundlichen Station House Hotel im ehemaligen Eisenbahngelände in Clifden ist ein erfolgreicher und allseits anerkannter Anfang gemacht.

Teil 2: Das kurze Leben der Westport – Achill – Linie

Vergleicht man in einem Atlas die Dichte des Streckennetzes der irischen Eisenbahnen z.B. aus den 20er Jahren mit dem heutigen, dann wird einem die Ausdünnung dieses Netzes drastisch vor Augen geführt. Und bis vor kurzem waren selbst noch diese Restbestände - wie etwa die Strecke nach Sligo - ernstlich von der Schließung bedroht.

Gleise, die z.T. noch aus dem letzten Jahrhundert stammten, waren zunehmend verfallen und nicht mit durchgängig geschweißten ersetzt worden; automatische Signalanlagen kannte man nur vom Kontinent; Bahnhofsgebäude waren aufgegeben und verriegelt. Viele Passagiere gaben es schließlich auf, sich über Unpünktlichkeit und Unzuverlässigkeit zu beschweren. Eher fanden sich überraschte und freudig-bissige Leserbriefe in der lokalen und nationalen Presse, wo LeserInnen sich ob des völlig unerwarteten pünktlichen Eintreffens des Zuges am richtigen Bahnsteig bedankten. An der Tagesordnung waren (und sind stellenweise noch) Meldungen wie diese: "Knockcroghery, Co.Roscommon. Alle Waggons entgleist, 13 Passagiere im Krankenhaus, zwei schwerverletzt. Lokomotive noch auf dem Gleise." Anstelle von 'Roscommon' hätte auch 'Tralee', 'Ballinasloe' oder 'Waterford' stehen können.

Inzwischen ist eine Trendwende bemerkbar. In Dublin läuft schon seit Jahren der DART (Dublin Accelerated Regional Transport) erfolgreich, wenn auch über mangelnde Investitionen in einen erneuerten und erweiterten Fuhrpark geklagt wird. Der Gleiskörper der Hauptstrecke von Dublin nach Cork ist auf den neuesten Stand gebracht, der nach Galway wird z.Zt. überholt, der nach Sligo kommt als nächster an die Reihe und Waterford und Tralee sollen bald folgen, wenn und falls die EU-Spritzen noch reichen.

Nicht nur railway enthusiasts wie Sean Browne, dessen Pub Hell's Kitchen in Castlerea ein inoffizielles Eisenbahnmuseum mit allerlei railway memorabilia beherbergt, fassen sich an den Kopf, wenn sie daran denken, wie man die vielen abgetragenen Strecken heute nutzen könnte. Auch bei einigen politischen Entscheidungsträgern hat es sich rumgesprochen, daß vieles für den Erhalt und Ausbau der Eisenbahnen spricht, ja lebensnotwendig ist: eine Lok (in Irland verkehren keine elektrischen Triebköpfe), die einen Zug mit ca. 500 Fahrgästen zieht, hat etwa den gleichen toxischen Ausstoß wie ein Auto mit einer Person. Die Bahn beansprucht nur ein Fünftel des Raumes wie der Straßenverkehr bei vergleichbarer Kapazität; sie ist viermal so effizient wie der Verkehr auf der Straße in bezug auf den Ölverbrauch, und die Verletzten- und Todesraten auf der Straße sind ungleich höher. Wenn das alles nicht überzeugt: 'Fahrzeuge' werden auch in Irland immer mehr zu 'Stehzeugen', der Verkehr kollabiert und der volkswirtschaftliche Schaden ist unermesslich.

Unsere Betrachtungen über historische Eisenbahnlinien setzen wir diesmal mit der Strecke Dublin-Westport und besonders ihrer westlichen Weiterführung von Westport nach Achill Sound an der Atlantikküste fort.

Am Morgen des 14. Juni 1894, einem schönen, windigen Donnerstag, segelten über hundert Saisonarbeiter ('tattie hokers') von Derby's Point, Achill, in Richtung Westport Quay, wo das Dampfschiff The Elm auf sie wartete, um sie nach Glasgow zu bringen, von wo sie auf die Kartoffeläcker Schottlands verteilt werden sollten. Kurz vor der Hafeneinfahrt habe der Kapitän - so eine Version - ein fatales Wendemanöver eingeleitet, so daß das Boot ruckartig kenterte, wobei 30 junge Menschen, davon 25 Frauen, ertranken. Damit schien sich auf unheimliche Weise der erste Teil einer doppelten Prophezeiung des alten Spökenkiekers Brian Rua O Cearbháin aus der Nachbargegend zu erfüllen, der lange vor dem ersten Spatenstich zum Bau der Eisenbahnstrecke schon zwei feuerspeiende 'Trauerzüge' auf eisernen Schienen gesehen hatte.(Weitere Versionen erwähnen als Urheber der unheilvollen Vorhersagen den frühchristlichen Colmcille und eine gewisse

Sarah Carrabine, die mal als 'poetess', mal als 'beggarwoman' bezeichnet wird). Noch vor der offiziellen Einweihung der Strecke wurden die Leichen in zwei Waggonen zur Bestattung nach Achill zurückgebracht.

Die Hauptstrecke von Dublin durchs wilde Mayo bis nach Westport war nach jahrelang sich hinziehenden politischen Gefechten und Interessenskonflikten ganz zu Anfang der 60er Jahre im letzten Jh. eröffnet worden, und zwar in kurzen zeitlichen Abständen: von Athlone nach Roscommon im Februar 1860, mit drei Verbindungen hin und zwei zurück; Castlerea wurde im November erreicht, mit gleicher Verbindungshäufigkeit, am Sonntag verkehrten allerdings nur je zwei Züge. 1861 kam die Strecke bis Claremorris hinzu, das letzte Teilstück bis Westport wurde 1862 freudig begrüßt. Schon 1863 gab's die ersten geharnischten Proteste. In der "Mayo Constitution" beschwerte sich ein Leser über die "unzumutbaren Unpünktlichkeiten". Der Fehler liege nicht beim Manager Mr. Forbes, "der allzeit darauf bedacht, den Verkehr auf der Strecke zu entwickeln", sondern beim engstirnigen, arroganten und ignoranten Direktorium. Ein anderer Reisender gerät in Rage darüber, daß er in Athlone 35(!) Minuten habe warten müssen und weder ein Wartesaal der ersten noch der zweiten Klasse zur Verfügung gestanden habe. In Castlerea mußte unser Reisender sogar von neun Uhr abends bis weit nach Mitternacht ausharren in einem Warteraum, "der nur ein sehr miserables Feuer sein eigen nennen konnte." Bis zu seinem Zielort waren es dann nochmals vier Stunden in einem Güterzug, "wo die Passagiere nicht besser behandelt wurden als das Vieh und die Pferde in den Waggonen."

Die Entscheidung für die westlich-atlantische Fortführung wurde nach Lord Balfours Besuch in der Gegend 1890 getroffen. Die Ausführung des ersten Streckenabschnitts von Westport über Newport nach Mulranny (die Schreibweise variiert, verschiedene Dokumente verzeichnen auch Mullranny/Mullaranny) lag bei der privaten Midland Great Western Railway Co. (MGWR), die auch schon andere Strecken betrieb. Für den zweiten Abschnitt von Mulranny durch die Curraun Halbinsel bis zum Endhaltepunkt Achill Sound zeichnete die Board of Works verantwortlich. Die Kosten für die Länge von 8 irischen Meilen und 2 furlong beliefen sich auf 56000 Pfund. Die Länge der gesamten Strecke Westport - Achill war schließlich exakt 43Km.

Von der Erschließung dieses landschaftlich reizvollen, aber bis dahin recht unzugänglichen Gebietes erhoffte man sich natürlich wirtschaftlichen Aufschwung. In Tongeree, auf halbem Wege zwischen Mulranny und Achill, sollte eine Bahnstation eröffnet werden, um die fischverarbeitende Industrie anzukurbeln. Dieser Plan wurde aber nie verwirklicht.

Damit Touristen schon bald die Schönheiten West-Mayos genießen konnten, plante man gleichzeitig den Bau eines attraktiven modernen Hotels, womit auch die privaten Anlieger höchst zufrieden waren. Im März 1894 war eine eigens dafür eingesetzte Kommission auf der Suche nach einem geeigneten Grundstück in Mulranny fündig geworden. Dort gab es zwar keinen Brunnen, so daß Wasser aus einem nahegelegenen See geleitet werden mußte. Das Wasser war auch recht moorig-dunkel, aber die Einheimischen hatten es schon immer getrunken und bis dato hatte niemand negative Auswirkungen gezeigt. In Recess/Connemara war das herrschaftliche Hotel schon erstellt, dessen modifizierte Pläne wollte man auch hier benutzen. Das Mulranny-Hotel sollte allerdings weniger Räume haben; man dachte an zwölf Gästezimmer, vier größere Eßzimmer, die gleiche Anzahl von Aufenthaltsräumen. Die Deckenhöhe der Schlafzimmer war auf 10ft, die der anderen Räume auf 13ft festgelegt. Das Gebäude selber sollte "of a plain, substantial character" sein, wie es in den Ausschreibungen hieß, d.h. ohne überflüssigen Außenschmuck. Die Gesamtkosten durften 5.500 Pfund nicht überschreiten, und bis zum 1. Juni 1896 sollte alles bezugsfähig sein. Der Auftrag wurde an Sir Thomas Deane and Sons in Dublin vergeben. Das Hotel Komitee war auch verantwortlich für die Anschaffung des nötigen Geschirrs und Bestecks, der Gläser, Teppiche und des Mobiliars für die gehobenen Ansprüche.

Noch 1897, ein Jahr nach dem angepeilten Eröffnungstermin, war einiges zu erledigen. Die englische Presse beschrieb das Anwesen dann aber enthusiastisch als "a magnificent building in a picturesque situation with the waters of Clew Bay lying directly beneath it." Die Gegend zeichne sich generell aus

durch ein mannigfaltiges und attraktives Panorama von Land und See. Keiner der in den folgenden Jahren zahlreich erscheinenden Reiseführer über Irland wird es versäumen, etwa das malerische Dorf Mulranny, die schönen Parkanlagen des Hotels, die bis zum Strand reichen, die Aussicht über die einzigartig schöne Bucht, die Fuchsenhecken, die in Irland fast einzigartige Mittelmeerheide und das milde Klima zu preisen. Besonders hervorgehoben wurde der Umstand, daß elektrisches Licht im gesamten Hotel installiert war. Eine Miss Gorton aus London war die erste Managerin bei einem monatlichen Gehalt von 80 Pfund plus freier Kleidung und Wäsche.

Ab März 1898 konnte der geneigte Tourist kombinierte Reisen- und Hotelarrangements buchen, z.B. von Galway und Athenry. Der Erfolg dieser und ähnlicher Aktionen war durchschlagend, schon bald mußte das Hotel vergrößert werden. Auch baute man nachträglich Bäder, heiß und kalt, ein. Die Kosten dafür beliefen sich auf 550 Pfund.

Inzwischen war Miss Gorton durch Miss Kilsby ersetzt worden. Eine ihrer ersten Amtshandlungen war die Anschaffung eines neuen Ankers und Seiles für das hoteleigene Boot, das die Gäste für 1s Od die Stunde mieten konnten. Ein Golfplatz beim Hotel wurde zur Jahrhundertwende angelegt. Als pittoresken Unterstand ließ man vom Liffey außerhalb Dublins einen nicht mehr benutzten Cricket Club Pavilion rübertransportieren. Vier Sätze Golfschläger, jeweils zwei für die Herren und die Damen, standen in der Eingangshalle des Hotels zur Verfügung. Von Castlebar, Westport und Newport gab es verbilligte Tagesrückfahrkarten, die das green fee schon einschlossen. Ein 'golf man' wurde ernannt; er trug eine Kappe mit der Aufschrift 'Golf Links', sah nach dem rechten und durfte 5% aller einbezahlten Gebühren für sich behalten. Außerdem schaffte man für die Gäste ein fünfsitziges Automobil an, eines der ersten seiner Art in Westirland.

Alles verlief reibungslos und zur Zufriedenheit der Gäste. Nur vereinzelt gab es Klagen ob der Qualität des roten Bordeauxweines. Der Winter 1908, offensichtlich überaus naß und kalt, brachte dem Hotel erste größere Verluste.

Der Strecke von Westport nach Achill war leider auch nie ein anhaltender finanzieller Erfolg beschieden. Das Schicksal der Schließung erreichte sie 1937 (übrigens fast zur gleichen Zeit wie die von Galway nach Clifden 1935); auch in diesem Falle wurden die Schienen als Altmetall nach Deutschland verhökert und eingeschmolzen und fanden angeblich in Form von Bomben den Weg zurück nach Irland (Belfast? Dublin?). Und dann sollte sich noch der zweite Teil der Prophezeiung erfüllen. Diesmal waren 10 junge Saisonarbeiter aus Achill im Alter zwischen siebzehn und dreiundzwanzig bei einem Brand in ihrer Unterkunft in Kirkintilloch/Schottland ums Leben gekommen. Fast alle verbrannten Männer waren verwandt mit den Verunglückten der ersten Tragödie von 1894. Zum allerletzten Mal befuhr der Zug mit den 10 Särgen auf dem Katafalk die Strecke, die offiziell schon geschlossen worden war. Der Lokführer dieses Abschiedszuges war Pat Dawson; dessen Sohn Hughie war ebenfalls Lokführer und operierte von Claremorris aus; dessen Sohn Frank wiederum ist Gründungsmitglied von Westrail, der Railway Preservation Society in Tuam, zu der sich viele Eisenbahn-Enthusiasten zusammengeschlossen haben.

Und wie stehen die Chancen für eine Wiederbelebung? Das z.Zt. noch leerstehende, über die Jahre recht gut erhaltene Hotel in Mulranny ist inzwischen von einem irisch-deutschen Konsortium übernommen und soll in seinen ursprünglichen viktorianischen Charme zurückversetzt werden. Die Pläne klingen sehr vielversprechend. Beabsichtigt ist, das Hotel als ein familienfreundliches Kultur- und Erholungszentrum zu entwickeln, wobei besonderer Wert auf die ökologischen Eigenarten der Region gelegt wird. Phase eins sieht vor, den fast noch vollständig erhaltenen Bahnhofskomplex zu erneuern, alte Gaslaternen aufzustellen, Emaille-Schilder anzubringen und eine gute Meile Schienen Richtung Westen zu legen.

Gleisen ohne Züge fehlt aber einiges, und so wird man sich in Phase zwei um eine alte Dampflok und einige historische Waggons bemühen, die Chancen dafür stehen nicht schlecht. Ebenfalls sollen einige Kilometer Schienen Richtung Osten/Newport neu gelegt werden. Und was jetzt noch leicht utopisch klingen mag, könnte in Phase drei verwirklicht werden: eine Wiederanbindung bis nach Achill Sound!

Durchstiche, Brücken, Tunnels sind noch da, selbst einige - wahrscheinlich erneuerungsbedürftige - Telegrafleitungen säumen die Strecke.

Die Strecke ist heute für den Wanderer weitgehend begehbar. Der erste Abschnitt beginnt am besten im Zentrum von Westport am Uhrturm, dann High Street, über die Eisenbahnbrücke, Pfad auf der alten Bahnstrecke zum Hafen hinunter, vorbei am ehemaligen Standort des Bahnhofes (abgerissen in den Achtzigern, jetzt Schule), herrliche Ausblicke auf den Croagh Patrick! Kevin Cronin, der einen Führer über Irish Railway Walks geschrieben hat ("Off the Beaten Track"), verzichtet auf den Abschnitt Westport- Newport, da er nicht mehr durchgehend begehbar und landschaftlich weniger attraktiv sei. Die 18km von Newport, wo es noch viele Zeugnisse der Eisenbahngeschichte (siebenbogiger Viadukt über den Black Oak Fluß, Tunnel) zu bestaunen gibt, bis Mulranny führen erst durch flaches, dann zunehmend hügeligeres Terrain mit dementsprechend grandioseren Ausblicken. Mulranny bis Achill sind weitere 14km, leicht zu gehen, meist auf Schotterstraße, offenes Moorgebiet.

Teil 3: Kleine Bahnstrecken in Clare und Kerry

Wir setzen unsere Serie über irische Eisenbahnen fort mit einem weiteren nostalgischen Rückblick auf drei ganz besondere Strecken im Westen und Südwesten Irlands: eine 'Monorail' und zwei Schmalspurbahnen, die dem allgemeinen Eisenbahnsterben in Irland zum Opfer fielen. Inzwischen trauern Städte- und Entwicklungsplaner, Verkehrsexperten und der ganz normale Bürger ihnen nach. Viele Verkehrsprobleme ließen sich zumindest reduzieren, wenn man die Alternative der Bahnstrecken zu den Straßen noch hätte. Und verstärkt gibt es Stimmen, die sich sogar für die Wiederbelebung einzelner Strecken stark machen, wo das noch irgendwie möglich ist. Die Schienen sind zwar überall abgetragen, der Streckenverlauf häufig noch gut auszumachen, wenn auch über größere Entfernungen inzwischen überbaut oder sonstwie genutzt. Aber selbst in solchen Fällen könnte man die Strecken bei einem Neubau etwas verlegen. Die Diskussion über den Schienenverkehr in Irland ist jedenfalls in vollem Gange.

The Listowel and Ballybunnion Railway

Ballybunnion im "Kingdom of Kerry" ist heute hauptsächlich wegen seiner würzigen Seeluft und eines jährlichen Festivals bekannt, an dem die angeblich begehrtesten Junggesellen gekürt werden. Vordem war es einmal Terminus der wohl außergewöhnlichsten Bahnlinie, die jemals in Irland in Betrieb genommen wurde, nämlich eines Vorläufers der Transrapid-Idee, einer 'Einschienebahn' oder 'Monorail' von Listowel bis Ballybunnion. Der Erfinder dieser genialen, aber doch recht wackeligen Angelegenheit hörte auf den melodischen Namen Francois Marie-Thérèse Lartigue und kam aus Frankreich. Mr. Lartigue besaß Patente für mehrere Länder. Streng genommen stimmte aber die Bezeichnung seiner Erfindung nicht, denn unterhalb der einen Hauptschiene auf A-förmigen Stützpfeilern liefen zwei kleine parallele Seitenschienen zur Ausbalancierung der Bahn. Als auffällige Vorzüge des Systems wurden die Wirtschaftlichkeit der Konstruktion und ihrer Unterhaltung gepriesen und als geradezu ideal für unzugängliche und entferntere ländliche Regionen, in denen das Verkehrsaufkommen nicht so hoch war, angesehen. Noch während die ersten Vorschläge für eine Verbindung zwischen Ballybunnion und Listowel von den Einheimischen diskutiert wurden, erschien Mr. Lartigue in Kerry und überraschte alle mit der Feststellung, dass er in dieser Gegend seine revolutionäre Idee verwirklichen wolle. Auf dem Schienenwege sollten sowohl Vieh wie auch Touristen und Schüler vom und zum Listowel College und auch Sand transportiert werden; Mr. George Hewson

erlaubte, Sand von dem am Ende seines Gutsbesitzes gelegenen Strandes für einen Pence pro Tonne zu schürfen. Ballybunnion entwickelte sich inzwischen zu einem beliebten Seebad für die ganze Familie, Ferienhäuser wurden errichtet und Pensionen ausgebaut, die Zukurift (er)schien rosig. Im allgemeinen ging der Bau der Bahn zügig voran, wenn die Protokolle auch verzeichnen, dass "viele Detailschwierigkeiten sich während des Baus einstellten". Hinter dieser nüchternen Feststellung verbergen sich System-Probleme der grundsätzlicheren Art, denn die Wagen mußten zu beiden Seiten der Stützen ausbalanciert sein; auch die 'Kaffeepott'-Lokomotiven mußten so konstruiert werden, dass sie nicht auf einer Seite runterkippten. Ebenerdige Bahnübergänge ließen sich nur schwer einrichten, deswegen verfiel man auf eine effektiv-geniale, wenn auch etwas zeitraubende Methode: wo eine Straße von der Bahnlinie überquert werden mußte, konnte man bei Bedarf einfach einige Tragepfeiler aushängen und den spärlichen Straßenverkehr durchlassen. Eine Signallampe regelte diese Aktion. Weitere Übergänge über die Hindernisse konnten durch eine komplizierte Ziehbrücke oder fahrbare Treppenleitern bewerkstelligt werden.

Zum Manager der Strecke wurde der deutschstämmige Fritz Behr ernannt. Eine Broschüre, die zur Eröffnungsfeier herauskam, ist eigenartig selbstkritisch: die Strecke sei nicht gut gewählt, heißt es da, um die besonderen Vorzüge des 'Systems Lartigue' zu demonstrieren; der moorige Untergrund, Entwässerungsprobleme und die Nähe zur Straße wurden als weitere Nachteile angesprochen. Die Sicherheitsstandards scheinen dagegen beispielgebend gewesen zu sein, denn "Lartigues Züge konnten mit größerer Sicherheit als normalspurige Züge bei Geschwindigkeiten bis zu 20 Meilen operieren." Eröffnet wurde die Strecke am Schaltjahrtag, dem 29. Februar 1888. Eine große Anzahl lokaler und nationaler Größen war zur Eröffnungszeremonie eingeladen, und selbst vom Kontinent waren Besucher gekommen, um sich das Spektakel einer funktionierenden Monorail anzuschauen. Ein Sonderzug verließ Killarney um 9.30 morgens und brachte die Gäste nach Listowel, und gegen die Mittagszeit dampfte die erste Monorail mit über einhundert Passagieren gen Ballybunnion. Mr. Behr fungierte gleichzeitig als Gastgeber, Führer und Zeremonienmeister und beantwortete die Fragen der vielen Neugierigen. Einige kritisierten, sehr ungentlemanlike, den übergroßen Lärm der Waggonen - kein Wunder, wenn man sah, wie dicht die Sitze an den Schienen lagen. Mr. Behr führte das auf unvermeidliche Anfangsprobleme zurück, aber leider ließ sich das auch später nicht beheben. In Ballybunnion stieg alles aus, um sich auf eine kurze Tour in die Stadt zu begeben und danach im Bahnhofsgebäude den Lunch einzunehmen. Reden wurden geschwungen und Toasts ausgesprochen und Pläne für eine Fortführung der Strecke bis Tarbert besprochen. Abends gab es dann ein großes Bankett im Railway Hotel (jetzt Great Southern) in Killarney, bei dem auch "Mr. Lartigue sprach und seiner Freude und Genugtuung Ausdruck verlieh, dass dies erst der Anfang vieler ähnlicher Monorails in Irland und England sein würde." Eine Woche danach wurde der regelmäßige Personenverkehr aufgenommen. In Liselton konnte man einen Zwischenstopp einlegen; während des Sommers verkehrten 4 Züge in beiden Richtungen, im Winter reduzierte es sich auf die Hälfte. Die Fahrzeit für die 9 1/2 Meilen betrug 40-45 Minuten. Aber selbst bei dem gemäßigten Tempo von 15 Meilen in der Stunde ließen sich unangenehme, ruckelnde Bewegungen nicht vermeiden, und besonders in den Kurven konnte es schon mal passieren, dass man unsanft gegen den Schädel seines Mitreisenden stieß, mit dem man ja Rücken an Rücken saß. An steilen Stücken mußten die Passagiere gelegentlich absteigen, um der Lok die Kraft zu lassen, die Wagen hochzuziehen. Anfangs gab es auch einige Sabotageakte von erbosten Landbesitzern und Steuerzahlern, aber während der gesamten operativen Zeit gab es nicht einen nennenswerten Unfall. Zwischen 1913 und 1915 wurde die stolze Zahl von 200.000 Passagieren befördert, aber auch das garantierte keine notwendigen Investitionen. An einem einzigen Tag im August 1924 fuhren 860 Leute von Limerick nach Ballybunnion, um für den Erhalt der Strecke zu werben. Zwei Monate später wurde die Strecke offiziell stillgelegt, und die Schienen waren noch vor Ende des Jahres abgetragen.

Um eine solch ungewöhnliche Bahnstrecke ranken sich unvermeidlich zahlreiche Anekdoten. Viele beziehen sich auf das Problem der Balancierung: eine Dame wollte ein Klavier nach Ballybunnion schaffen lassen und stiftete Verwirrung, da kein zweites gleich schweres Klavier als Gegengewicht

vorhanden war. Die Lösung sah vor, das Piano auf der einen, zwei Kälber auf der anderen Seite zu platzieren. Für die Rückfahrt wurden die Kälber jeweils auf eine Seite gepackt. Schwergewichtige Zeitgenossen wurden bisweilen mit bereitstehenden Sandsäcken ausbalanciert, wenn sich nicht ähnlich korpulente Mitreisende einfanden. Und dann gab es da noch den Bauern, der eine Kuh in Listowel gekauft hatte: er borgte sich für die Fahrt nach Ballybunnion eine weitere Kuh. Dort angekommen, benötigte er eine weitere, um die erste geborgte Kuh wieder zum rechtmäßigen Eigentümer zurückzubringen, und so ging das fast einen ganzen Tag hin und her, bis er seine eigene Kuh schließlich verloren hatte, dafür aber plötzlich zwei fremde besaß, die er gar nicht wollte; außerdem schuldete er der Eisenbahngesellschaft ein kleines Vermögen an Frachtkosten. Heute kann man nur noch ganz ~ wenige Reste der LBR sehen. Die Glocke, die geläutet wurde, um die Abfahrtszeit in Ballybunnion anzumelden, hat jetzt ihren Ehrenplatz in der National School in Listowel. Die Lawrence Collection historischer Photos in der National Library umfaßt viele Dokumente dieser Strecke; es existiert auch ein früherer Stummfilm, in dem man die Lokomotive mit ihren Wägelchen über die Schiene schnaufen sieht. Der Schriftsteller Bryan McMahon, der aus Listowel stammte, beschrieb die Bahn als "the queerest railway in the world" aber, so fügte er hinzu, "the local people loved every wheel of it."

The West Clare Railway

Den ersten Spatenstich zum Bau der Strecke von Ennis nach Miltown Malbay in West-Clare an die Atlantikküste vollführte kein anderer als der große Charles Stewart Parnell selber. Vier Jahre später wurde die Strecke eröffnet. Von Anfang an war man zwar um absolute Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bemüht, aber man merkte schnell, dass die Strecke stellenweise unzuverlässig war und die ersten in Dienst gestellten Lokomotiven sich als zu schwach erwiesen. Auf regelmäßige Entgleisungen und Verspätungen konnte man sich dagegen eher verlassen. Die Reise dauerte auch unverhältnismäßig lange, aber der Tourist wurde zumindest durch die grandiose Szenerie für die vielen unvorhergesehenen und unerklärlichen Aufenthalte entschädigt. In der Zwischenzeit hatte man die Süd-Clare Strecke von Kilrush/Kilkee nach Miltown Malbay in Angriff genommen; die offizielle Eröffnungsfahrt für den Passagierzug von Ennis zum Endpunkt Kilrush fand am 23. Dezember 1892 statt. Für diesen Abschnitt betrug die offiziell angegebene Fahrtzeit 3 Stunden, oft lag sie aber um gut die Hälfte darüber. Die Bediensteten schienen sich nach ihrem ganz eigenen Zeitplan zu richten. Klagen blieben natürlich nicht aus. Im *Dubliner Figaro* von 1899 beschwert sich ein indignierter Passagier: "Vor kurzem stattete ich Kilkee einen Besuch ab. Ich hatte Dublin um 9.00 früh verlassen und erreichte Ennis um 3.00 nachmittags. Die Fahrt von Ennis nach Kilkee dauerte fast 8 Stunden. Bisweilen kroch der Zug, den Rest der Zeit stand er still. Meine Rückfahrt trat ich in Kilkee um 9.00 morgens an und erreichte mein Zuhause in Dublin um 12.30 den folgenden Tag. Beim Umsteigen in Ennis hatten wir dagegen kaum Zeit, unsere Sitze im Zug nach Limerick einzunehmen. Unser gesamtes Gepäck blieb zurück, mit der Konsequenz, dass ich in Dublin minus all meiner Habseligkeiten inklusive guter Laune ankam. Mein Gepäck erhielt ich erst mit dreitägiger Verspätung." Wahrscheinlich hat dieser Herr bei einem eventuellen späteren Besuch des Wilden Westens eine andere Transportart gewählt! Überaus populär geworden ist Percy Frenchs bösbissige Satire auf die West Clare Railway, die unter dem Titel "Are ye right there, Michael, are ye right" noch heute bei jeder Ballad Session geschmettert wird. French scheint offensichtlich die Atmosphäre genau getroffen zu haben, denn die offiziellen steifen Häupter in Clare fanden diese verbale Singsong-Attacke gar nicht lustig und verklagten Percy wegen grober Rufschädigung. Frühjahr und Sommer waren im allgemeinen angenehme Reisemonate, aber in den Wintermonaten mußte man mit Recht befürchten, dass der kleine Zug von den Atlantikstürmen einfach von den Schienen geblasen werden konnte, deswegen belud man die Waggons mit zusätzlichem Ballast; bei einer Windgeschwindigkeit von 80 Meilen in der Stunde ruhte der Verkehr völlig. In Quilty errichtete man einen Windmesser, um diese gefährliche Marke anzuzeigen zu können. Aber die West Clare Railway Company bot generell und besonders nach den ersten brenzlichen Jahren einen recht brauchbaren Service und kutscherte zahlreiche Reisende

und Urlauber nach Kilkee und Kilrush, nach Lahinch und zu den Thermalquellen und den jährlichen September-Frivolitäten Lisdoonvarnas. Gut verdient wurde auch am Transport von und zu den Viehmärkten. Die West Clare Railway hatte eine relativ lange Lebensspanne. Ab 1928 versahen zwei benzingetriebene Schienenfahrzeuge den Verkehr, wurden aber 1941 aufgrund mangelnder Leistung wieder aus dem Verkehr gezogen. Noch 1950 entschied CIE die Strecke nicht stillzulegen: zwei neue Dieselwagen wurden gekauft, in die Streckenführung investiert, der Fahrplan verbessert, die Fahrzeit überzeugend verkürzt, es gab kaum mehr Verspätungen und das Fahrgastaufkommen stieg. Aber auch hier kam das Ende: der letzte Zug fuhr am 31. Januar 1961.

Bord na Mona, die irische Torfgesellschaft, kaufte die Dieselwagen und setzte sie in ihrem eigenen Streckensystem ein. Und eine alte Dampflok, die No 5 Slieve Callan, herrlich renoviert und rotgrünweiß herausgeputzt, steht neben dem Bahnhofsgebäude in Ennis und kann bestaunt werden von den Reisenden, die dort einen Zwischenstopp machen oder den Bus vom oder zum Shannon Airport wechseln.

The Tralee and Dingle Railway.

Von Tralee, der Hauptstadt des County Kerry, führte eine kleine, spektakuläre Schmalspurbahn über die Berge nach Dingle. 1888 gab es die Erlaubnis zum Bau, schon drei Jahre später, am 31. März 1891, wurde die Strecke, die eine wechselvolle Geschichte haben sollte, eröffnet. Die Hauptlinie verlief über 31 irische Meilen, eine Abzweigung von rund 6 Meilen führte nach Castlegregory. Der erste Teil der Strecke verlief neben der Straße und war relativ flach, aber ab Castlegregory Junction ging's brutal nach oben. Pro Tag fuhren zwei Fracht/Passagierzüge in beide Richtungen, bei einer Fahrdauer von 2 1/4 Stunden. In Tralee mußte man vom 'großen' Bahnhof der GS&WR einen kleinen Spaziergang machen, wenn man zum 'kleinen' Bahnhof der T&DR wollte; es gab zwar eine Schienenverbindung, aber die war für den Frachtverkehr reserviert. Die Jungs aus der Umgebung machten ein einträgliches Geschäft, wenn sie das Gepäck der Passagiere von einem zum anderen Bahnhof trugen. (J.M. Synge erwähnt das in seinen Aufzeichnungen aus Kerry, er hatte aber offensichtlich keine guten Erfahrungen gemacht). Das Management zeichnete sich nicht gerade durch Kompetenz aus, außerdem wurde überall gespart. So gab es anfangs keinerlei telegraphische Verbindung, mit der Folge, dass man vom Schicksal eines abgefahrenen Zuges erst bei seiner Ankunft im anderen Bahnhof erfuhr. Aber trotz all dieser Fährnisse machte diese Strecke ihr Geschäft, da die Straßen in einem noch erbärmlicheren Zustand waren; sie öffnete das Hinterland und brachte Handel (Schafe, Vieh, Fisch und andere Güter) und Verkehr in diese extrem abgeschnittene Gegend. Der Baddely and Ward Glade to Ireland aus dem Jahre 1895 empfiehlt prospektiven Reisenden ganz unverblümt, mit der Bahn bis Castlegregory zu fahren, aber von dort unter keinen Umständen mit der Bahn weiterzufahren, der angegebene Grund war "to avoid a none-too-safe bit of railway". Die Schienen und der Fahrzeugpark waren wohl in einem wenig vertrauenserweckenden Zustand, und es kam schon mal vor, dass Esel und Karren die Dienste übernehmen mußten. Verwunderlich war es also nicht, dass sich am 22. Mai 1893 ein folgenschwerer Unfall ereignen konnte, bei dem drei Personen getötet und dreizehn verletzt wurden. Vor Gericht wurde die Schuld im unerfahrenen Lokführer, überhöhter Geschwindigkeit infolge völlig versagender Bremsen und nass-schmieriger Gleiskörper gesehen. Nicht erwähnt wurde die Tatsache, dass das Büchlein mit den notwendigen Instruktionen auf Englisch abgefaßt war, das Personal aber fast ausschließlich Irisch sprach. 14 Jahre später dagegen empfiehlt C.P. Lane in seinem Führer die T&DR als "the easiest and quickest way to get to Dingle". 1910 wird der Generalmanager wegen Unterschlagung, vorsätzlicher Brandstiftung und fortgesetzter Trunkenheit im Dienst entlassen. Dass die Arbeitsmoral unter den Bediensteten zu der Zeit nicht besonders ausgeprägt war, leuchtet ein. Es gibt Berichte von Passagieren, Lokführer hätten beim Zwischenaufenthalt in Castlegregory so tief ins Glas geschaut, dass für den betreffenden Tag kein Zug mehr nach Dingle gefahren werden konnte. Die Situation besserte sich, als GSR die Gesellschaft übernahm. Viele Iren aus dem westlichsten Kerry passierten den 'kleinen Bahnhof', bevor sie in die USA emigrierten. 1930 hatte die Strecke einen kritischen Zustand erreicht, die Straße nach Dingle dagegen war ausgebaut worden. Der letzte reguläre

Passagierzug verkehrte am 16 April 1939, Fracht wurde noch regelmäßig bis 1947 befördert. Eisenbahnenthusiasten veranstalteten bis 1953 noch sogenannte 'monthly specials', die sehr populär waren, aber dann auch eingestellt wurden, da die Gleiskörper einfach zu marode waren. Zwei englische Zeitzeugen, die an den letzten Ausfahrten teilnahmen, schreiben über dieses wohl einmalige Erlebnis: "It is the most remote and spectacular railway byway in the British Isles... I experienced a feeling of excitement and suspense such as I had never known before on rails... the feeling that anything might happen... I cannot remember when I enjoyed a journey more." All das ist Vergangenheit; der ursprüngliche Verlauf der Strecke, teilweise über grandioses, wildes Bergland, ist aber bis heute noch weitgehend zu erkennen.

Teil 4: Die Dublin & Kingstown Railway

Der erste regelmäßige Schienen-Pendelverkehr der Welt

Die rund hunderttausend Pendler, die sich heutzutage täglich zwischen Dublins InnerCity und den südlicher gelegenen Vororten vom DART hin- und herbewegen lassen, fahren sozusagen auf 'historischem' Boden, denn diese Strecke ist im Prinzip identisch mit derjenigen, auf der die erste Eisenbahn in Irland verkehrte.

Die Idee einer Eisenbahn kam recht früh nach Irland; der Hauptgrund lag natürlich in Irlands unmittelbarer Nachbarschaft und seinen politisch-wirtschaftlichen Bindungen zu England. Dort hatte George Stephenson erfolgreich seine nachmals berühmte 'Rocket' auf der Strecke von Darlington nach Stockton (und umgekehrt!) ausprobiert. Nur wenige Monate danach wurden Pläne für den Bau einer Eisenbahnlinie in Irland vor dem Parlament in London eingebracht. Vorgesehen war ursprünglich eine Verbindung zwischen Waterford und Limerick, aber die interessierten Kreise und Investoren votierten für eine wesentlich kürzere und ertragreichere Verbindung zwischen der Kapitale und dem neuen Hafen Kingstown. Diesen hatte man angelegt, da Dublins Hafen immer wieder von Versandung bedroht war, so daß größere Schiffe nicht genug Wasser unterm Kiel hatten. In 'Kingstown' hatte man das alte Fischerdorf 'Dunleary' zu Ehren des britischen Königs Georg IV umgetauft.

Das Potential einer Eisenbahnverbindung zwischen Dublin und dem aufstrebenden Hafen war offensichtlich: über ihn liefen Handel und Verkehr mit britischen Gütern für sechs Millionen Iren. Irland wiederum lieferte vornehmlich landwirtschaftliche Erzeugnisse, Pferde und - Soldaten. Militärische Überlegungen, wie z.B. schnelle Truppenbewegungen, spielten von Anfang an eine wichtige Rolle bei den Plänen! Und ein noch unbegrenzter Markt schien sich im rasant entwickelnden Tourismus aufzutun.

Man muß sich nur kurz vergegenwärtigen, wie begrenzt menschliche Fortbewegungsmöglichkeiten bis zur Ankunft der Eisenbahn waren. Der Radius für den gemeinen Erdenbewohner war arg begrenzt, die Masse bewegte sich zu Fuß; an den Küsten verkehrten Schiffe, auf den wenigen Kanälen schipperten Barken mit einer Geschwindigkeit von 3 bis 4 Meilen pro Stunde, Pferde konnten sich nur die Reichen leisten, überladene Kutschen quälten sich über holprige Wege, wenn auch in Irland Mr. Bianchoni ein relativ leistungsfähiges Netzwerk mit seinen 'long cars' (Kapazität ca. 10 Passagiere, die auf Holzbänken saßen und den Elementen preisgegeben waren) aufgebaut hatte. Die Mehrheit der Menschen bewegte sich nur selten aus ihrer unmittelbaren Umgebung heraus.

Die Entwicklung der Eisenbahn bewirkte einen großen gesellschaftlichen Umschwung, die Mobilität wurde enorm gesteigert und die Migration innerhalb des Landes beschleunigt. Für die Verkehrsentwicklung und generelle Kommunikation war die Entwicklung im wahrsten Sinne 'bahnbrechend'. Aber bevor es so weit war, mußten einige Hindernisse aus dem Weg geräumt werden. Starke Opposition kam anfangs von Kanal- und Schiffsbesitzern, die ihre Pfründe (zu Recht) bedroht sahen. Politische Überlegungen wurden ins Spiel gebracht: große Volksmassen konnten sich leichter

und schneller zusammenfinden und so zu einer unberechenbaren Gefahr werden. Zwei Großgrundbesitzer an der vorgesehenen Linienführung willigten erst nach zähen Verhandlungen und nach Entrichtung gewaltiger Kompensationszahlungen ein. In Blackrock versteifte sich Lord Cloncurry darauf, daß die Strecke seine Privatsphäre beim täglichen Baden beeinträchtigte und ihn den vom Zuge gaffenden Mengen beim Gang zur See preisgeben würde. Eine Untertunnelung wurde als zu kostspielig und riskant verworfen. Schließlich einigte man sich auf eine beträchtliche Summe und die Bedingung, eine Brücke über die Trasse "im besten italienischen Stil" und ein Badehäuschen "im griechischen Stil" zu erbauen (beides heute noch zu sehen!).

Ein Mr. Pim, übrigens wie viele, die hinter den Eisenbahnprojekten standen, ein Quäker, war die treibende Kraft hinter dem D&KR- Projekt. Mit der technischen Oberaufsicht wurde William Dargan (aus Carlow) beauftragt; Dargan, ein zuverlässiger Mann mit vielen nützlichen Geschäftsverbindungen, hatte unter dem bekannten Schotten Telford Erfahrungen beim Straßen- und Kanalbau gesammelt und sollte später noch viele Eisenbahnstrecken in Irland anlegen. Dargans Denkmal, das man ihm Jahre vor(!) seinem Tode errichtete, kann man heute vor der National Gallery besichtigen.

Die Hauptknochenarbeit der Erdarbeiten, des Aushebens und Aufschichtens, wurde von den 'Navvies', ca. 1000 an der Zahl, geleistet; sie stammten meistens aus irischen Familien, viele von ihnen auch aus Liverpool und Schottland. Ihr Arbeitsgerät waren Axt und Schaufel und Pferdekarren, auf denen sie den Aushub transportierten. Die Navvies waren muskulöse Arbeitstiere und betrachteten sich selber als Pioniere und Elite des Proletariats; viele Legenden ranken sich um diesen rauhen Menschenschlag. Ein geübter Navvy konnte am Tag zwanzig Tonnen Erde bewegen, dazu zwei Pfund Rindfleisch und Dutzende von 'quarts of beer'. Sie verdienten zwar beträchtlich besser als einfache Arbeiter auf dem Felde, aber die Lebenserwartung war überdurchschnittlich niedrig; nur selten traf man auf einen alten Navvy.

Im Oktober 1834 wurden die beiden Lokomotiven 'Vauxhall' und 'Hibernia' unter großer Anteilnahme der Bevölkerung vom Mersey an den Liffey geschifft und dann auf Rollen zum neuen Stadt-Terminus Westland Row gebracht. Trotz einiger Rückschläge konnte am 17. Dezember '34 der erste Zug die volle Strecke von Westland Row bis Kingstown, über den Grand Canal, dann entlang der Küste und einige Flüsse überquerend, hinter sich bringen. In den Wagen saßen einflußreiche und betuchte Dubliner Bürger, freudig begrüßt von vielen Hunderten, die die Strecke säumten - so ein Augenzeuge.

Die Zeitungen berichteten ausführlich über dieses große Ereignis: Strecke, Wagen, Maschinen - alles zur größten Zufriedenheit, bis auf eine kleine Sache, die sich aber wohl beheben ließe. Der Federung, so hieß es, mangle es an Elastizität und Absorptionsvermögen, deswegen stießen Köpfe schon mal bei abruptem und ungeplantem Anhalten aneinander, was eine gewisse Erschütterung des Gehirns nach sich zöge. Ein Gentleman aus Kildare, so der Chronist, "was laid open to the head". Aber tröstlich zu wissen sei eben, daß die "majority had, however, hard Irish heads, and did not mind a few knocks... The weather is delightful for December, and a few broken heads does(!) not throw much damp on a scene of Irish amusement, where everything else goes well."

Die Strecke war zweigleisig, so daß die Vauxhall und die Hibernia an entgegengesetzten Enden starten konnten, feste Stopps waren vorgesehen u.a. in Booterstown, Blackrock, Salthill, an zusätzlichen Haltestellen auch nach Bedarf. Die Züge verkehrten von morgens bis abends, meistens mit der Maximalkapazität von knapp dreihundert Passagieren, bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 20 Meilen pro Stunde. 1839 z.B. wurden genau 1.341.208 Personen befördert, die von ihnen erbrachte Summe belief sich auf 34.716. Der anfängliche Einheitstarif wurde sehr bald durch ein gestaffeltes System ersetzt. So gab es Sondertarife für Tagesausflügler, Pendler und Shoppers, zu den populären Regatten und zu den allgemeinen Feiertagen ebenfalls verbilligte Tickets. Zwischen 6-7 Uhr morgens konnten Arbeiter, Kunstschaffende(!) und Schwimmer(!!) zu Spottpreisen fahren. Für Hunde mußte pro Tour eine Taxe von 3d (1p) beglichen werden; außerdem mußten Hunde im Stauraum unter den Sitzen gehalten werden. Gegen den regulären Fahrplan an Sonntagen wetteten anfangs religiöse

Interessengruppen. Aber der Sonntag war der einzige Tag, an dem auch das einfache Volk der Stadt entfliehen und frische Seeluft tanken konnte. Das Direktorium setzte den Sonntagsverkehr durch, und der Sonntag wurde bald auch der geschäftigste Tag mit dem höchsten Fahrgastaufkommen.

Ein sehr guter und zuverlässiger Kunde war Her Majesty's Mail. Das Fährschiff von Holyhead dockte um halb sechs morgens am Pier in Kingstown an; in einen reservierten Eisenbahnwagen wurde die Post umgeladen, sodann mit dem ersten Zug nach Westland Row transportiert und von dort zum GPO in der Sackville Street (heute O'Connell Street) gebracht. Dieser Fahr-, Bahn-, Postdienst war prompt und effizient. Man konnte sich darauf verlassen, daß ein Brief, der am Abend zuvor bis 18.00 in London oder Edinburgh aufgegeben wurde, am anderen Morgen in Dublin auf dem Frühstückstisch lag. Häufige und regelmäßige Benutzer waren auch die Dublin Metropolitan Police und Constables, Verwaltungsbeamte und - 'Übeltäter'. Es gab wiederholt Beschwerden von krinolierten Gesellschaftsdamen, die sich genötigt sahen, in demselben Wagen fahren zu müssen wie gemeine Kriminelle. Dem half man ab, indem 3.-Klasse Wagen für diejenigen reserviert wurden, die dann für immer oder doch eine längere Zeit nach Van Diemen's Land, Dartmoor oder sonstwo verfrachtet wurden.

Die Vauxhall und Hibernia bekamen bald Schwestern. Ab 1841 wurden die ersten Loks in Irland hergestellt. Auf Namen konnte man sich erst nach einigem Hick-Hack einigen. Vorschläge wie u.a. 'The Irish Teetotaler' oder 'Father Matthew' wurden verworfen, da die meisten der Direktoren große Aktienpakete bei den Branntweinherstellern hatten. Man einigte sich schließlich auf 'Princess' und so unverfängliche Namen wie 'Shamrock' (1842) und 'Erin' (1843). Auch Eisenbahnwagen wurden bald in Dublin produziert, nur die Achsen und Räder kamen weiterhin aus England. Die erste Klasse hatte dicke Teppiche und Polstersessel für 18 Personen und Jalousien vor den Fenstern; in der zweiten fanden 24 Passagiere Platz, teilweise waren die Wagen offen; in der dritten Klasse gab es nur einfache Bänke für 36 Personen, keine Fenster und Türen. Ein Farbcode für Tickets und Wagen erleichterte das Sich-Zurechtfinden, besonders auch für die vielen Analphabeten: die erste Klasse war in Purpur, die zweite in gelbgrün, die dritte in Blau gehalten. Probleme gab's also im allgemeinen nur für farbenblinde Illiteraten! Beleuchtung in der 1. und später auch in der 2. Klasse geschah durch Öllampen, Mondlicht war in der 3. angesagt. Rauchen war nur in der 3. Klasse gestattet!

Pläne, die Strecke über Kingstown hinaus fortzufahren, wurden schon bald in Angriff genommen, unter anderem mit der revolutionären Idee einer 'Atmospheric Railway'. Aber davon ein andermal....

Teil 5:

Dublin – Belfast

Die Great Northern Railway

Nachdem die ersten paar Kilometer zwischen Dublin und Kingstown ein voller Erfolg waren, plante die nach ihrem Vorsitzenden so benannte Drummond Commission „a general system of railways for Ireland“. Der Abschlußbericht enthielt auch recht detailliertes Kartenmaterial, auf dem die erwarteten Passagier- und Güterstückzahlen entlang der verschiedenen Strecken durch Linien von variierender Stärke angezeigt waren.

Die Hauptstrecken waren um 1860 abgeschlossen, als dreißig (!) Gesellschaften ein Netzwerk von exakt 2195 Kilometern, mit 324 Lokomotiven, 867 Personen- und 4777 Güterwaggons betrieben.

Anfangs gab es noch willkürliche Spurweiten, bis alle aufgrund eines Parlamentaktes 1848 standardisiert wurden; das akzeptierte verbindliche Maß war allerdings mit 5 ft 3 inches weiter als das

in England, Schottland und Wales eingeführt. Das erklärt noch heute die verständliche Verwunderung mancher Touristen, weshalb auf den Fähren über die irische See keine Züge verkehren.

Die technischen Leistungen bei den Erdaushebungen, beim Bau der Tunnel, Brücken und Viadukte war beträchtlich. Außerdem konnte man bald in entlegenen Gebieten schmucke Bahnstationen sehen. Die Strecken waren durchweg profitabel, so daß man kontinuierlich an Erweiterung dachte. Wohlstand, so argumentierten viele, werde auch in die letzten Winkel einziehen, wenn sie von der Eisenbahn erreicht werden könnten. Großzügige Darlehen wurden gewährt, um solche 'Außenposten' wie Valencia Harbour (1893), Achill Island (1894) oder Clifden (1895) zu erreichen. Um Unkosten zu sparen, baute man einige Strecken auch neben schon existierenden Straßen und benutzte vermehrt engere Spurweiten, wie in Donegal, Antrim, bei der berühmt-berüchtigten West Clare Railway und der Tralee Dingle Railway.

Das Eisenbahnwesen hatte naturgemäß weitreichende Auswirkungen auf das gesamte Wirtschaftsleben. Ein Beispiel aus dem Jahr 1851 zur Verdeutlichung: größere Volumen an Gütern und auch Passagieren brauchten vor der Ankunft der Eisenbahn zwischen Galway und Dublin bis zu 5 Tage, danach nur noch zehn Stunden maximal. Der Tourismus entwickelte sich rapide, ab 1854 bauten die verschiedenen Gesellschaften ihre Hotels, von denen man schneller an die 'beauty spots' gelangen konnte. Generell sah man den 'Eisenbahn-Effekt' als positiv an; negative Auswirkungen allerdings hatte dieser auf örtliche Klein(st)industrien und Gewerbe, die jetzt von billiger Konkurrenz aus der Stadt verdrängt wurden, außerdem schwoll die Welle der Emigrationen proportional zur Entwicklung der Eisenbahnen an. Dublin war zwar die uneingeschränkte politische Kapitale, aber Belfast mit seinem geschäftigen Hafen ein selbstbewußtes industrielles Zentrum. 1841, als der Ausbau der Eisenbahnen so richtig einsetzte, hatte Belfast genau 70.447 registrierte Einwohner, Dublin mehr als dreimal so viele; fünfzig Jahre später hatte Belfast in der Statistik Dublin überholt.

Reiche Industriekapitäne mit Namen wie Mulholland, Montgomery und MacNamara schlossen sich zur 'Ulster Railway Co: zusammen und planten eine Verbindung von Belfast nach Armagh über Lisburn, Lurgan, Portadown. Eine Absicht dabei war, die zunehmend größere Zahl benötigter Arbeiter schneller in die Textilfabriken zu karren. Vom Bau der Trasse sind viele Berichte überliefert: die physische Arbeit war äußerst anstrengend und hart, die Gesundheit der Arbeiter und Lastpferde spielte keine Rolle, Verletzungen auch schwerer Art waren an der Tagesordnung. Im regenreichen Winter schufteten die 'Navvies' und ihre Pferde knietief im morastigen Untergrund der 'bog meadows' von Belfast; sie arbeiteten sieben Tage in der Woche und wohnten in Holzverschlägen. Viele holten sich eine Lungenentzündung, sanitäre Anlagen waren katastrophal, und im Falle einer Krankheit gab es keine Absicherung. Mit vierzig waren die meisten kaputt, den fünfzigsten Geburtstag überlebte kaum jemand. Den Aufsehern ging's dagegen gut, und die Herren Ingenieure liefen stets nur in Anzügen herum. Die gesamte Oberaufsicht hatte man dem schon erfahrenen und erfolgreichen William Dargan übertragen, der ein genialer Organisator war und sogar die 3000 Arbeiter einmal aus seiner eigenen Schatulle bezahlt haben soll, um drohende Streiks und Sabotage abzuwehren.

Reiche Industriekapitäne mit Namen wie Mulholland, Montgomery und MacNamara schlossen sich zur 'Ulster Railway Co: zusammen und planten eine Verbindung von Belfast nach Armagh über Lisburn, Lurgan, Portadown. Eine Absicht dabei war, die zunehmend größere Zahl benötigter Arbeiter schneller in die Textilfabriken zu karren. Vom Bau der Trasse sind viele Berichte überliefert: die physische Arbeit war äußerst anstrengend und hart, die Gesundheit der Arbeiter und Lastpferde spielte keine Rolle, Verletzungen auch schwerer Art waren an der Tagesordnung. Im regenreichen Winter schufteten die 'Navvies' und ihre Pferde knietief im morastigen Untergrund der 'bog meadows' von Belfast; sie arbeiteten sieben Tage in der Woche und wohnten in Holzverschlägen. Viele holten sich eine Lungenentzündung, sanitäre Anlagen waren katastrophal, und im Falle einer Krankheit gab es keine Absicherung. Mit vierzig waren die meisten kaputt, den fünfzigsten Geburtstag überlebte

kaum jemand. Den Aufsehern ging's dagegen gut, und die Herren Ingenieure liefen stets nur in Anzügen herum. Die gesamte Oberaufsicht hatte man dem schon erfahrenen und erfolgreichen William Dargan übertragen, der ein genialer Organisator war und sogar die 3000 Arbeiter einmal aus seiner eigenen Schatulle bezahlt haben soll, um drohende Streiks und Sabotage abzuwehren.

Zwei Jahre nach dem ersten Spatenstich konnte die Strecke zwischen Belfast und Lisburn auf siebeneinhalb Meilen fertig werden. Der Terminus in Belfast war at Victoria Station, ein solides und attraktives Gebäude, dazu zwei Bahnsteige und drei Gleise. Eine einfache Fahrt kostete einen Shilling für die erste und Sixpence für die zweite Klasse. Diejenigen aber, die die Strecke hatten, konnten sich anfangs diesen Luxus nicht leisten. Bald führte man aber eine dritte Klasse ein, d.h. Stehplätze im offenen Güterwagen die später auch mit Holzbänken ausgestattet wurden. An der Fortführung nach Armagh arbeitete man systematisch weiter; und auch an der Strecke von Dublin Richtung Drogheda, die dann entlang der Küste weiter bis Belfast und nicht über das zu weit im Landesinnern gelegene Armagh geführt werden sollte, werkelte man inzwischen recht munter. The Great Liberator himself, Daniel O'Connell, war ein überzeugter Vorkämpfer für solche Projekte des Fortschritts, die Arbeit gewährten und gut für Handel, Verkehr und Export waren. Nicht ganz so von überbordendem Enthusiasmus getragen waren einige seiner konservativeren landbesitzenden Anhänger, die allen Ernstes überzeugt waren, der Rauch aus den Lokomotiven vergifte das Land, verdürbe die Ernte, infizierte das Vieh und halte unter dem wiederum besonders die Kühe vom Milchgeben ab, ganz zu schweigen natürlich von den Dörfern an der Strecke, die durch Funkenflug auf ewig vom Erdball gelöscht würden. Dennoch war 1844 die Dublin & Drogheda Railway (D&DR) voll funktionstüchtig; eine grandiose Eröffnungsszene mit einem opulenten Bankett für die Potentaten, vorbereitet unter einem Brückenpfeiler des neuen Viadukts in Dublins Sherrif Street, das auch gleichzeitig den Regen hätte abhalten können. Knapp 600 geladene Gäste, unter ihnen der oberste Boss der englischen Krone, der Lord Lieutenant, waren bei der Jungfernfahrt dabei; für den an jenem Tage abwesenden Daniel O'Connell wiederholte man eine ähnliche Prozedur ein paar Tage später. Prof. John MacNeill, der erste Professor für Ingenieurwesen am TCD und ein wichtiger Berater in Dargans Team, durfte sich von diesem stolzen Tage an 'Sir' nennen. Den Dubliner Endbahnhof, ganz aus Wicklow Granit im italienischen Stil mit Türmchen und Spitzen erbaut, errichtete man schließlich in der Amiens Street (heute Connolly Station), nachdem andere Vorschläge (z.B. gegenüber dem General Post Office in der damaligen Sackville Street) verworfen waren. - Man unterschied drei Beförderungskategorien: a) *The Mail* lief um die 50mph und stoppte in Malahide und Balbriggan; b) der dennoch so genannte *Express* war ein wenig langsamer und c) die Kompromißlösung *The Mixed* mit 5. Klasse und diversen Waggons für schwere Güter brauchte eine halbe Ewigkeit. Kinder und "people unable to walk" (ob nur aufgrund physischer Gebrechen oder zeitweiser Alkoholeinwirkung konnte ich trotz eingehender Recherchen nicht klären) zahlten nichts, Hunde aber immerhin die Hälfte des 3. Klasse - Tickets. Es gab auch schon damals fragwürdige Privilegien; so hatte Mr. Cairns, ein erfolgreicher Brauereibesitzer, einen lebenslangen Freifahrtschein wie auch - Ironie des Schicksals - sein eigentlich geschäftsschädigender Kontrahent, der Gottesmann Father Matthew, der Begründer und Ideengeber der Abstinenzlerbewegung 'The Pioneers'. Die Ulster Rail hatte einige Probleme mit neuen Investoren. um zusätzliche Geldquellen sprudeln zu lassen, wollte man vorhandene Züge auch an den potentiell lukrativen Sonntagen verkehren lassen. Aber da hatte man die Bilanz ohne die presbyterianischen Geistlichen und ihre Verdammungsurteile gemacht, nämlich "dem Teufel die Seelen für schäbige Sixpence in den Rachen zu schicken!" (Originalton Very Reverend Higginbottom, his real name!). *Von einigen Investoren wurden auch die durch die Eisenbahnen ausgelösten sozialen Umwälzungen in einer noch sehr klassenorientierten Gesellschaft beargwöhnt Billige Arbeitskräfte in die Fabriken zu befördern, das war ok, aber daß sich "diese Ungewaschenen" - wie sich der Direktor der UR nicht gerade politisch korrekt ausdrückte - jetzt eventuell nach Belieben "ziellos im Lande herumtreiben" könnten, das ging denn nun doch entschieden zu weit* von Süden und Norden wurden Zwischenstücke weitergeführt und Lücken geschlossen, so die zwischen Dundalk und Portadown mit Hilfe des gigantischen und schwierig zu bauenden Bessbrook Viaduktes.

Aber noch mußte man die beiden jetzt vollständigen Streckenabschnitte vom Norden und vom Süden durch eine weitere technische Meisterleistung verbinden, nämlich die Brückenkonstruktion über den Fluss Boyne bei Drogheda. Die Passagiere mußten jeweils ihre Züge verlassen, mit ihrem Gepäck über eine Fußbrücke trotten und am anderen Flußufer ihre Reise fortsetzen. Zehn Jahre dauerten Planung und Ausführung: das Flußbett war hier sehr weich, lange Pfeiler mußten in den Untergrund gerammt werden, Arbeiter starben bei Unfällen, das Geld wurde knapp, ein Unternehmen ging bankrott. 1852 war die Brücke fertiggestellt, aber die Kunden waren noch eine längere Zeit nervös; die zahlreichen Fahrgäste entstiegen lieber dem Zug, bevor er über den Viadukt fuhr und benutzten den traditionellen Straßenübergang. Der Blick von dieser Brücke auf Drogheda, sonst nicht gerade eine der Top-Adressen unter Irlands attraktiven Städten, ist allerdings noch heute beeindruckend. Das versöhnte aber einen gewissen Mr. G.S. Mason nicht sonderlich, der den "starken Fischgeruch dieser schmutzigen und unangenehmen Stadt mit miserablen Unterkunftsmöglichkeiten" bemängelte, "so daß der geneigte Besucher sich nicht bemüßigt fühlen wird, länger als eben notwendig in dieser Stadt zu verweilen. Zur Jahrhundertwende ist die von der inzwischen amalgamierten Great Northern Railway - Gesellschaft betriebene Strecke die weitaus wichtigste im Land, da sie die beiden großen urbanen Zentren verbindet. Der Fuhrpark ist modern, die Loks in einem attraktiven Blau mit tieferer Umrandung gehalten, die Waggons aus Teakholz, mit goldenen Lettern beschriftet; die Reparaturstätten sind bestens organisiert, die Züge schnell und pünktlich, Moral und der berechnete Stolz der Mitarbeiter dementsprechend äußerst hoch. Solider Profit sorgt dafür, dass schon früh elektrisches Licht installiert und der Restaurant-Service immer verbessert wird. In den modernen Schlafwagen darf man am jeweiligen Zielbahnhof bis 8.00 Uhr morgens auf einem ruhigen Nebengleis ausschlafen. Great Northern were simply the best keine Frage!

Der Osteraufstand 1916 hatte natürlich Auswirkungen auf die GNR. (Während des Aufstandes wollten die Rebellen übrigens alle Bahnhöfe besetzen, bekamen aber nur Westland Row und Harcourt Street in die Hand). Durch Explosionen wurde die Strecke bei Fairview und am Viadukt nördlich von Malahide unterbrochen. Als Dublin um die Gegend am GPO belagert und Boland's Mills zerstört waren, machte sich wachsende Lebensmittelknappheit breit. Am Ende der Osterwoche brachte ein 'special bread train' 10.000 Laib Brot von Belfast nach Clontarf.

Der anglo-irische Konflikt begann sich auszudehnen; Sinn Fein organisierte einen Boykott von Waren aus Belfast, mit naturgemäß herben Konsequenzen für den Verkehr der GNR. Die Teilung des Landes 1921 wie der anschließende Bürgerkrieg waren weitere große Schläge. Während des 2. Weltkrieges operierte GNR in einem gespaltenen Land, dessen größere Hälfte neutral und dessen andere sich im Krieg gegen Deutschland befand. Einige Vorteile ergaben sich daraus, denn viele fuhren mit der Bahn aus dem Norden in den Süden, um sich dort ein wenig zu erholen, wo es keine Verdunkelungen gab und die Rationierungen nicht so umfassend waren. Im nördlichen Teil hatte man auch

Vorsichtsmaßnahmen getroffen, um die Wirkung möglicher deutscher Attacken zu minimieren. Eines der gedruckten Dokumente forderte dazu auf, die Namen der Bahnstationen nur mit Buchstaben "which do not exceed three inches and cannot be seen or understood from a highway" kenntlich zu machen - wohl um möglichen Agenten das Leben mächtig schwer zu machen. Außerdem wurden Bahnhofsangestellte strikt ermahnt ja keine Dienstuniform unbeaufsichtigt zu lassen, da sie von "Saboteuren, Spionen oder Agenten" mißbraucht werden könnten. Der 2. Weltkrieg brachte noch einige Anomalien mit sich. Kohleknappheit war im Süden sicherlich ein größeres Problem als im Norden. Und so enthielten die Kohletender dann auch häufig überraschenderweise viel weniger Kohlen bei der Abfahrt als bei der Ankunft im Dubliner Bahnhof. Allerdings hatte der Belfaster Lokführer dann plötzlich mehr Tee, Zucker und Fleisch in seiner Tasche. Schon als im Süden alle Linien zusammengelegt wurden, fand sich die GNR ausgeschlossen. Außerdem begann sich die Konkurrenz der Straße immer unvorteilhafter auszuwirken, denn jeder, der ein Fahrzeug besaß, konnte ein Transportunternehmen aufmachen. Nach Kriegsende hatte im Süden die staatliche Gesellschaft CIE die alte GSR (Great Southern Railway) abgelöst. Im Norden verschlechterten sich die Dinge für die GNR durch die Ulster Transport Authority gewaltig. Das inzwischen sattsam bekannte, inzwischen vielfach bedauerte und kritisierte Spiel lief auch hier so ab: kurzsichtig kappte

man Verbindungen, legte Strecken still, dünnte das Netz bis zum Kollaps aus und verlegte den Transport fast ausschließlich auf die Straße, mit den bekannten stinkenden und lärmenden Konsequenzen. Der finale Akt kam für die Nebenstrecken Clones - Omagh, Glaslough Portadown, Belfast Junction - BundOL'an; andere folgten sehr bald. Die Strecke Belfast - Derry über Omagh lief noch bis 1965. Und als ob man Eisenbahngeschichte gänzlich auslöschen wollte, wurden auch die imposanten Great Northern Hotels in Bundoran, Warrenpoint und Rosstrevor verkauft. Die Strecke Dublin - Belfast verkehrt dagegen in beiden Richtungen mit großer Effizienz, Und Bombendrohungen, die bis vor nicht allzu langer Zeit an der Tagesordnung auf dieser Strecke waren, bat es nicht mehr gegeben. Touch wood!

Teil 6. Nostalgie auf Schmalspur

Die irischen Eisenbahnen stehen mal wieder arg in der Kritik. Während ich dies schreibe, kritisieren Leserbriefe an die Irish Times und den Irish Independent Schwachstellen im Eisenbahnnetz; besonders die Strecken im Süd-Osten um Waterford und Rosslare werden attackiert. Wir werden uns diesen Strecken in einem der nächsten Hefte intensiver zuwenden und außerdem die augenblickliche Gesamtsituation von Iarnród Éireann und gewisse Erfordernisse, die sich daraus für die Zukunft der Irish Railways ergeben, untersuchen.

Heute sollen ein paar weitere historische Bummeltouren durch die irische Landschaft Nostalgie wecken und vielleicht anregen, die beschriebenen Gegenden einmal, am besten wandernd und/oder radelnd, zu besuchen.

Schmalspurbahnen lassen nicht nur das Herz jedes Eisenbahn-Enthusiasten höher schlagen; sie scheinen in ihrer kauzigen Schnuckeligkeit eine andere, heilere Welt zu repräsentieren. Leider existieren die meisten nicht mehr, und immer bietet sich das gleiche, traurige Bild: man kann nur das große Sterben der aufgelaassenen Strecken, ob im Süden oder Norden, Westen oder Osten der Insel nachzeichnen. Einige Lichtblicke gibt es, vermehrt bemüht man sich, hier und da Streckenabschnitte zu revitalisieren oder alternativ zumindest als Wanderpfade oder Mountainbike-Strecken zugänglich zu machen.

Die Cork & Muskerry Schmalspurbahn

Jeder Irland-Besucher weiß, was ein Kuß des Blarney Steins zur Folge haben soll, nämlich the gift of the gab, wie es die Einheimischen ausdrücken oder - etwas unhöflicher formuliert - die Gabe der dauerquasselnden Beredsamkeit. Auf jeden Fall ist der Blarney Stone - wie jeder Augenzeuge leicht feststellen konnte - eine solide und permant sprudelnde Geldquelle für die professionellen "Kußverwalter".

Worauf dieser Mythos von der Verleihung plötzlicher rhetorischer Fähigkeiten zurückgeht, weiß niemand so richtig zu erklären, aber das ist ja auch nebensächlich. Erkannt hat man jedenfalls frühzeitig, daß die Eisenbahn wohltuend für die Entwicklung der touristischen Mobilität sein würde.

Mitten in der Touristenhochsaison August 1887 wurde die Strecke eröffnet; sie verlief vom recht schlichten Terminus in der Western Road am Stadtrand von Cork über den Lee, Coachford, dann als Abzweig nach Blarney direkt in die Gartenanlagen um das Castle. Sechs Züge verkehrten jeden Tag in beiden Richtungen. Innerhalb von 5-6 Wochen zählte man schier unglaubliche 55.000 Fahrgäste.

1927 gab es den ersten und einzigen größeren Zwischenfall, und zwar zwischen dem Zug und einer Dampfwalze. Letztere walzte gerade auf einer parallel laufenden Landstraße, und beide Fahrer

pochten auf ihre Vorfahrt, die für solch spezielle Fälle ganz offensichtlich nicht eindeutig geklärt schien. Glücklicherweise wurde niemand dabei ernsthaft verletzt, der Sachschaden aber war beträchtlich und die Dampfwalze einige Wochen out of action, wie der Polizeibericht lakonisch notierte.

Geschichten ranken sich um diese Strecke, wie die von Jack Staunton, seines Zeichens Chauffeur für hochrangige Free State Politiker wie Michael Collins. Jack hatte einmal aus Versehen seinen Wagen mitten auf der Eisenbahnstrecke geparkt, die direkt neben erwähnter Landstraße herlief. Während er sich's in einer naheliegenden Kneipe bei ein, zwei Glass Beamish (we are in Co. Cork, remember!) gemütlich machte, brüteten derweil die Top Leute um Sean Tyrell, einen engen Vertrauten Michael Collins, irgendwelche Pläne in einem Privathaus aus. Erbost ob dieses unfreiwilligen Zwischenstopps wollte der Lokführer unserem Jack an den Kragen, als er aber von diesem erfuhr, daß der nur auf Big Sean Tyrell wartet, war unser Zugführer wie umgewandelt: "Oh yes, in that case, there is absolutely no hurry, wir können warten, no problem, laß Sean in Ruhe seine Pläne besprechen." Kolportiert wird auch die vielfach verbürgte Geschichte, daß ein einigermaßen sportlicher junger Mann ohne Schwierigkeiten den fahrenden Zug verlassen, sich in Mary Sullivans Kramladen schnell ein Päckchen Zigaretten und ein paar Fig Rolls kaufen, dann dem Zug hinterhersprinten und wieder aufspringen konnte.

Auf dieser Strecke verkehrte der letzte Zug am letzten Tag des Jahres 1934. Heute ist nur noch der einsame Rammbock, der ein Überfahren der Geleise verhindern sollte, übrig geblieben.

Die County Donegal Railway

Die County Donegal Railway war die längste Schmalspurbahn in Irland, in ihrer Blütezeit immerhin stolze 125 Meilen! Sie versorgte das dünn besiedelte südliche Donegal, wurde außergewöhnlich gut geführt und hielt sich länger als alle anderen.

Strabane in County bekam schon 1847 seine erste Eisenbahn, und die lokalen Großgrundbesitzer machten sich alsbald für eine Strecke westlich in Richtung Donegal stark, die auch 1863 zum ersten Male befahren wurde. Es gab die üblichen Querelen unter den verschiedenen Interessen und Schwierigkeiten innerhalb der Gesellschaften, wie akute Unterkapitalisierung,

Aber die Finn Valley Railway (FVR) ging dennoch konsequent eigene Wege, besonders als sie fünf neue Wagen für die Passagiere anschaffte; ein Anteilseigner, Mr. Kerrigan aus Stranorlar, bemerkte: "Unsere bequemen, ansehnlichen Wagen sind ein großer Segen, besonders wenn man sich an die alten ruckelnden, lecken Dinger der Irish North Western Co. erinnert." 1882 hatte die Strecke Donegal Town fast erreicht, bis auf die letzten vier Meilen, da zogen Pferde die Wagen in die Stadt hinein. Stranorlar wurde zu einem geschäftigen Knotenpunkt, von wo die Züge abfuhr, wie z.B. über den Barnesmore Gap durch die Blue Stack Mountains, sehr gefürchtet wegen seiner hurrikanartigen Winde.

Die Regierung ermunterte die rasche Ausdehnung des Eisenbahnnetzes, besonders auch in die unzugänglichen Gebiete des Landes, u.a. zum Fischereihafen Killybegs und nach Glenties. Derry liefen zeitweilig vier rivalisierende Gesellschaften an, wobei jede einen eigenen Bahnhof besaß.

Die Donegal Railway Co. ging schließlich aus der Finn Valley und der West Donegal Railway Co. hervor und betrieb Strecken durch einige der spektakulärsten Gegenden Irlands. Der Tourismus wurde stark gefördert, attraktiv illustrierte Broschüren mit entsprechenden Fahrplänen und Beschreibungen mit den Hauptattraktionen der Donegal Highlands wurden gratis an die Fahrgäste verteilt. Sogenannte Film-Züge Samstag nachts zwischen Strabane und Stranorlar waren überaus populär: die Stranorlarer sahen sich die neuesten Filme in Strabane an, die Strabaner füllten die Cinemas in Stranorlar for a night out.

Der Erste Weltkrieg brachte die übliche Mischung aus Vor- und Nachteilen mit sich; da Holz rationiert war, ersetzte man Holzschwellen mit Exemplaren aus Beton.

Und im Bürgerkrieg zeigten sich politische Spannungen besonders krass. Henry Forbes, Generalmanager und überzeugter Unionist, war zufällig im hintersten Abteil eines Zuges, der September 1920 von bewaffneten Männern bei Drumbar gestoppt wurde. Der Manager sprang vom Zug, rannte an den Gleisen entlang nach vorne, sprang auf den Führerstand und fauchte die Männer an, er würde sie alle erschiessen, falls sie nicht wieder vom Zug herunterkletterten. Beide Seiten eröffneten das Feuer, ohne offensichtlich jemand zu verletzen. Forbes rannte den Flüchtenden nach, ergriff einen von ihnen und brachte ihn zur RUC-Station. Mit Forbes soll sich nie wieder einer angelegt haben!

Da die Straßen in Donegal in besonders beklagenswertem Zustand waren, gab es jahrelang keinen ernsthaften Wettbewerb für die Eisenbahn. Seit 1907 waren schon Railcars eingeführt; die Fahrer dieser Eisenbahnschienenwagen mußten hart arbeiten, Karten ausstellen und kontrollieren, sich ums Gepäck kümmern, auf ein- und aussteigende Passagiere achtgeben, Signale und Übergänge kontrollieren und vor allem den Zug sicher lenken. Arbeitsmoral und -stolz waren offensichtlich hoch.

Obwohl ein vorzüglicher Service geboten wurde, waren die Tage gezählt. 1930 setzte die Great Northern Railway (GNR) schon vermehrt Straßenbusse und LKWs ein. Die Glenties-Strecke, die durch sehr dünn besiedeltes Gebiet führte, blieb als erste auf eben dieser, gab den regulären Dienst 1947 auf und wurde fünf Jahre später völlig stillgelegt. Im zerfledderten Handbuch des Stationsvorstehers stand noch der Satz zu lesen: "Die Gesellschaft erwirtschaftet Einkünfte vom Verkauf von Zuckerkonfekt aus den Automaten. Diese müssen regelmäßig aufgefüllt werden, und es ist darauf zu achten, daß sie einwandfrei funktionieren." Drei Jahre später schloß die Strabane-Derry Line. Der Haltepunkt Victoria Road wurde in ein Warenlager umfunktioniert; die neuen Besitzer stellten eine Signalanlage davor auf, um anzuzeigen, ob das Gebäude offen oder geschlossen war.

Die Strecke nach Ballyshannon kam als nächste dran, der Verkehr wurde von Bussen übernommen.

Auf einer Auktion kaufte der US-Amerikaner Ralph Cox einen Großteil, darunter vier Loks, drei Railcars, 54 Waggons, mehrere Meilen Gleise, außerdem Signalanlagen, Signalhäuschen und weitere Railway Memorabilia. Der Plan des guten Mr.Cox sah vor, alles nach Amerika rüberzuschiffen und dort mehr oder weniger originalgetreu wieder aufzubauen. Leider wurde aus den Plänen nichts, und die Vandalen und der Regen machten sich bald über alles her, selbst wenn es scheinbar niet- und nagelfest war. Eine Lokomotive und ein Railcar sind noch erhalten und können in Shane's Castle besichtigt werden, ein weiterer Railcar im Belfast Transport Museum, und einer auf der Isle of Man. Noch gerne erinnert man sich an den freundlichen und menschlichen Umgangston, der unter den Mitarbeitern auf dieser Strecke vorherrschte .

Die Londonderry & Lough Swilly Railway

Einfach als die "Swilly" ist die (London)Derry und Lough Swilly Strecke (L&LSR) im Gedächtnis geblieben. Sie war sozusagen das Aschenputtel, denn höchst rigide Sparsamkeit in allen Dingen war oberstes Gebot, so sollten die Züge z.B. nicht mehr nach Einbruch der Dunkelheit fahren, um Öl für die Lampen zu sparen! Loks wurden zwischenzeitlich auch schon mal vom Pfandleiher konfisziert. Die Strecke selbst war höchst unsicher, Brücken wurden nicht repariert. Auch die schlecht ausgebildeten Angestellten blieben nicht lange, das Management war größtenteils inkompetent. Wagte jemand trotzdem oder deswegen Widerspruch und wollte dennoch bei der Company bleiben, schickte man ihn nach Burtonport, was zu jener Zeit als 'Irisches Sibirien' galt.

Aber nicht alle waren so verheerend. Der Stationsvorsteher in Fahan hörte auf den illustren Namen James Bond. James war ein nordirischer Tüftler, bastelte neben seinem Bahnhof an einem Windrad, das alsbald prächtig funktionierte; Fahad wurde so zum ersten Bahnhof, dessen Elektrizitätsbedarf aus Windkraft gewonnen wurde.

Die 'Swilly' versorgte auch die Strecke nach Letterkenny und darüber hinaus nach Burtonport; der letzte Teil ging durch abweisendes, schwer zugängliches Bergland; der Bau dieses Abschnitts war besonders herausfordernd gewesen, denn entweder mußte man diamantenharten Granit mit Dynamit sprengen oder auf weichem, schwammigen Moorgebiet mit enormer Anstrengung ein tragfähiges Fundament auskoffern.

Das Hauptanliegen war, den Fischereihafen Burtonport an die Außenwelt anzubinden. Der Güterverkehr war ab 1903 recht erfolgreich, aber generell ließ der Service viel zu wünschen übrig. Der gesamte Fuhrpark war schlecht gewartet, die Züge meistens sehr unpünktlich oder sie kamen erst gar nicht. Ein Bericht aus dem Jahre 1917 läßt kein gutes Haar an den Zuständen, z.B. an Gweedore Station, das als dreckig klassifiziert wurde, wo die Farbe überall abblättert und die Frauentoilette als in "einem unzumutbaren Zustand" angeprangert wird. Trotz dieses vernichtenden Berichts machten sie weiter. Inspektor Henry Hunt frisierte wenig später einen erneuten Bericht wohl ein wenig, wenn er im Brustton der Überzeugung ausführte: "Jetzt sind die Züge wieder pünktlich, die Maschinen funktionieren, Waggons sind sauber und bequem, der Güterverkehr ist gut organisiert und Verspätungen sind die Ausnahme."

Der Erste Weltkrieg brachte zwar gestiegene Kosten mit sich, aber auch gestiegenen Militärverkehr, da Lough Swilly einen Militärhafen besaß. Nach dem Bürgerkrieg und der Teilung des Landes operierte die L&LSR hauptsächlich im Free State Éire, die Verwaltung aber saß in Nordirland. Wie jede dieser Nebenstrecken einen herausragenden Unfall erlebte, von dem Generationen später noch berichteten, so wird auch die "Swilly" in der Nacht zum 30. Januar 1925 von einem Schicksalsschlag heimgesucht, bei dem vier Menschen ums Leben kamen. Während eines besonders wütenden Orkans wurde der Zug vom Owencarrow Viadukt gefegt. Man machte später fehlende Windmesser mitverantwortlich, die wegen Geldmangels nicht angeschafft worden waren. Danach beschwerte man die Züge mit zusätzlichem Ballast, und die Fahrten wurden beim Überschreiten einer gewissen Windstärke ganz eingestellt.

Die Cavan & Leitrim Railway

1883 beschlossen Geldgeber eine light railway and tramway zwischen Belturbet und Dromod über Ballinamore zu führen, um besonders die Kohle- und Eisenvorkommen um Arigna und Lough Allen zu erschließen. Die Irish Times beschrieb dies Vorhaben sogar als "die wichtigste Strecke, die in Irland unter dem Tramway Act eröffnet würde." Nach der Eröffnung, schon vier Jahre später, schrieben die eingeladenen Herren Journalisten enthusiastisch über "die Sessel, Sofas und beweglichen gepolsterten Stühle und Teppiche", und die "nice paintings of Irish scenery", die in jedem Abteil der Ersten Klasse zu finden waren, wurden lobend erwähnt. Die Waggons ruhten auf acht Paar Rädern und waren ausgestattet mit einem verglasten Aussichtsdach und an beiden Enden jeweils mit einer Aussichtsplattform und einer Eisenplanke über die Kupplungen, so dass man während der Fahrt von einem Waggon zum anderen gehen konnte. Ein Schienenräumer, die rot-braune Uniform der Bediensteten und eine große Bronzeglocke ließen das Ganze wie einen amerikanische Prärie-Zug aussehen. Anfangs lief das Geschäft besonders gut mit Lebendvieh; so wurden an einem einzigen Tag, dem 30. September 1889, über 80 Viehwaggons zwischen den einzelnen Märkten hin- und herbewegt.

Wo Straßen überquert werden mußten, baute man extra Bahnwärterhäuschen. John Hanly aus Dereen war solch ein Schrankenwärter; er wohnte zu freier Miete im Cottage, im Gegenzug mußten er oder seine Familie, bei Tag und Nacht, sieben Tage die Woche, die Schranken bedienen. In Johns Kontrakt war geschrieben, daß man ihm jederzeit mit einwöchiger Frist kündigen konnte. Aber er kam dem zuvor, als er nach Kriegsausbruch 1914 plötzlich beschloß, seinen Job aufzugeben, um sich in der Armee einschreiben zu lassen. Die Gesellschafter waren von Hanleys spontaner Entscheidung völlig überrascht, erfuhren erst davon, als er schon wieder an seiner alten Arbeitsstelle auftauchte, nachdem er bei der Musterung wegen fauler Zähne ausgesondert worden war. Zwei Monate später versuchte er es nochmals, diesmal in Longford, wo man offensichtlich den dentalen Standard nicht so hoch

bewertete. Als Hanley an der Front diente, übernahm seine Frau in Wärterhaus No 26 "ganz und zur vollen Zufriedenheit" den Dienst.

Entlassungen, vor allem wegen Trunkenheit, waren an der Tagesordnung. Eine zweite Chance gab es nur selten, denn das Reservoir an Arbeitern und Bediensteten war groß. In den Büros der Gesellschaft stapelten sich die Gesuche entlassener Eisenbahnarbeiter um Wiedereinstellung, häufig mit einer aktuellen Verpflichtung der alkoholabstinenten Pioneers, um die Ernsthaftigkeit ihres Reformwillens zu dokumentieren. Einer dieser Unglücklichen, Paddy Prior, war dennoch glücklicher als die meisten. Er hatte seinen Job verloren, weil er einmal zwei Stunden verspätet zur Arbeit am 25. Februar 1925, dem Monaghan Fair Day, gekommen war. Sein Erklärungs- und Entschuldigungsbrief ist aufschlußreich: "Ich hatte in der vorhergehenden Nacht bis 23 Uhr gearbeitet, und als ich in meine Pension zurückkam, lag schon ein Viehhändler in meinem Bett. Selbiges Mißgeschick war mir schon daselbst in der Nacht zuvor widerfahren, diesmal fand ich mein Bett schon von einem Schweinehändler belegt vor; beide Nächte mußte ich im Sessel vor dem Feuer zubringen." Damit war der Grund seiner Übermüdung glaubwürdig dargelegt. Prior wurde wieder eingestellt und ließ sich - soweit wir wissen - nie wieder etwas zu Schulden kommen. Weniger erfolgreich war dagegen ein uns anonym gebliebener Tischler, der einfach "schlecht gebrannten Whiskey" für seine Unpünktlichkeit verantwortlich machen wollte.

Das Geschäft mit dem Transport von lebendem Vieh verlief so glänzend, dass die Company sich entschied, ein Schlachthaus zu bauen. In der lokalen Presse konnte man alsbald von einem betrüblichen Vorfall lesen, nämlich "daß man sich zum Zwecke des Einbruchs Zugang verschafft und die Nieren von sechs Schweinen, die schon zum Transport verpackt waren, entwendet hatte." Verdächtigt wurde ein gewisser Mr. Bloom, dem man aber nichts schlüssig beweisen konnte.

Der Tourismus auf dem Shannon wuchs auch ständig; man bot besonders Besuchern aus dem Norden, die auf dem Wege nach Galway und Kerry waren, Ausflugstickets an. Diese Touristen benutzten die GNR nach Ballyhaise, wechselten dort auf eine Nebenstrecke und nochmals bei Belturbet auf unsere C&LR nach Dromod über Ballinamore. Dampfschiffe legten in Dromod an, um die müden Fahrgäste auf eine erholsame Reise bis nach Killaloe über den Shannon zu transportieren.

Trotz aller Erfolge blieb die C&LR ein Zuschußunternehmen und drückte kräftig auf die Taschen der Steuerzahler. Einer der sich schon frühzeitig lustig machte über gewisse Auswüchse, war Rev. Diggs. Er kritisierte die kleinkarierten Hinweisschilder, auf denen die Passagiere ermahnt wurde, wie sie ein- und auszusteigen hätten, wo sie Fuß und Kopf(!) hinzuhalten hätten, sich nicht hinzulegen oder aufzustehen und vor allem nicht aus dem Fenster zu schauen, und wo sie die Fahrscheine aufbewahren sollten.

Es gab immer mal wieder Probleme: Die mindere Qualität der Kohle für die Feuerung war ein solches, deshalb mußte bessere Kohle aus Wales importiert werden. Auch wurde von Sabotage-Anschlägen auf die Strecke berichtet. So schnaufte ein Mittagszug ein steiles Stück, mit einer vollen Ladung an Passagieren und Stückgut, die Strecke hoch, als er ungefähr am höchsten Punkte plötzlich zum Stehen kam. Hätten jetzt die Bremsen versagt, wäre der Zug unweigerlich zurückgerollt und über die Brücke am Fuße der Steigung in den Fluß gestürzt. Der Lokführer stieg unter ziemlichem Schock aus und fand, daß eine Vakuum-Bremse am letzten Waggon absichtlich unterbrochen war. Der Fehler wurde schnell behoben und nichts stand der Weiterfahrt im Weg. Noch zwei Mal ereignete sich exakt das Gleiche, dann beobachtete man wochenlang die Strecke und nichts passierte, bis man wieder ein wenig nachlässig wurde - und wieder fand man die Vakuum-Bremse abgetrennt! Endlich erwischte ein wachsamer Eisenbahnarbeiter den Saboteur - einen Hund, der beim Herannahen des Zuges aus seinem Cottage heraus über die Felder flitze, sich im Gebüsch versteckte, verdeckt neben dem Zug herlief, den Schlauch der Vakuum-Bremse runterriß und sich dann wieder blitzschnell aus dem Staube machte.

Big Business für die Strecke waren immer die Demonstrationen der Orange Lodge; an diesen Tagen wurden bis zu Fünfhundert mit Schärpen und eingerollten Regenschirmen ausgerüstete

Unionisten befördert. Es waren denn auch Unionisten, die eine neue Lok auf den Namen King Edward taufte; leider war diese Maschine so schwer, daß sie die Geleise arg ramponierte und deshalb nur äußerst selten zum Einsatz kam. Über Nacht blieben die Waggons in den Bahnhöfen von Dromod oder Drumshanbo, um frühmorgens rechtzeitig fahrbereit zu sein. Passagiere beklagten sich anfangs, daß sie morgens in der Frühe Öl auf ihren Sitzen fanden. Man fand heraus, daß die Fröhschicht sich nachts lieber auf den gemütlichen Sitzen ausgestreckt hatte, als in den spartanischen Personalunterkünften zu übernachten.

Die Troubles brachten auch einige Komplikationen mit sich: Zugführer und Heizer weigerten sich, Züge mit britischen Truppen zu fahren. Ein Lokführer aus Mohill erklärte seine Haltung mit einem gewissen Galgenhumor: "Wenn ich den Zug nicht fahre, erschießen sie mich hier, fahre ich ihn doch, erschießen sie mich drüben in Ballinmore als Verräter. Deswegen bleibe ich lieber hier und sterbe als echter irischer Patriot."

Zwischen 1955 und 1959 erlebte die Strecke nochmals einen unvorhergesehenen Boom, als Kohle aus den Arigna Mines transportiert wurde. Das Ende kam dann aber auch hier schlagartig. Die auffälligen roten Backsteinhäuschen entlang der alten Linienführung können noch heute leicht ausgemacht werden. Ballinamore ist jetzt eine Schule, Mohill und Dromod sind praktisch unverändert. Zwei Schmalspurloks haben auch überlebt: Lady Edith und zwei Waggons sind irgendwo in Amerikas Mittlerem Westen zu bestaunen, und die Kathleen hat im Ulster Transport Museum in Belfast ihren Ruheplatz bekommen.

Teil 7: Eisenbahnbau zur Zeit der Hungersnot

Heute geht's auf die letzte historische Eisenbahnreise in dieser Serie, und zwar in den Süden und Südwesten - bevor in einer abschließenden Reportage (in der nächsten Ausgabe) die aktuelle Situation der irischen Eisenbahnen, ihre zukünftigen Aufgaben, Probleme, aber auch Chancen beleuchtet werden.

Ausgangspunkt ist die heutige Heuston Station, ehemals Kingsbridge Station, jetzt benannt nach einem der Anführer von 1916, die sich nach seiner kürzlichen Rundumerneuerung wieder im attraktiven Zustand zeigt. Heuston bedient nach wie vor den Süden, Südwesten und den Westen der Insel und ist deswegen vielen ij-LeserInnen sicherlich bekannt.

Als Mitte der Vierziger Jahre des 18. Jh. mit der Great Southern & Western Railway (GS&WR) der Bau der dritten großen Eisenbahnstrecke im Lande begonnen wurde, sollte das beträchtliche Auswirkungen auf die Mobilität der ländlichen Bevölkerung haben.

Der Terminus am Westrand der Stadt, unmittelbar an der Liffey gelegen, wurde nach Plänen des Architekten Sancton Wood errichtet. Sein klassisches Äußeres erfüllte die Direktoren mit berechtigtem Stolz und drückte den Ehrgeiz aus, den sie für die gesamte Strecke hegten.

Die GS&WR wuchs zu Irlands größter Eisenbahngesellschaft, mit dem größten Passagieraufkommen, dem größten Fuhrpark und einem Streckennetz bis in die entferntesten Winkel von schließlich 1150 Meilen, hauptsächlich - wie der Name nahelegt - im Süden und Westen der Insel.

Ironischerweise wurde ein großer Teil des Netzes zur Zeit der Großen Hungersnot ausgebaut - und verhalf vielen seiner potentiellen Kunden dazu, den ersten Teil der Fahrt in die Neue Welt anzutreten, um dem Elend im Lande zu entkommen. Ohne die GR&WR hätten wahrscheinlich Tausende

hungernder Emigranten es nie geschafft, das Land zu verlassen. Zuerst trug die Strecke also unbeabsichtigt dazu bei, das Land zu entvölkern.

Geplant war eine Linie von Dublin nach Cork, mit Verbindung nach Kilkenny und eine weitere zum geschäftigen Hafen Waterford. Die Pläne wurden sorgfältig von Premierminister Robert Peel analysiert, der hoffte, die neue Eisenbahn würde Beschäftigung in die verarmten Gegenden bringen, Familien zu ernähren helfen und den zunehmenden politischen Druck verringern. Die Counties Carlow und Tipperary waren, wie es hieß, besonders 'disturbed'. Tipperary wurde vom Freeman's Journal das 'Schlachthaus County' genannt wegen der vielen Verhungerten, Geschwächten, Kranken, aber auch der Gewalttätigkeiten gegen die Gutsbesitzer und ihre Verwalter. Peel wollte auch beweisen, daß die Union mit Großbritannien praktischen und positiven Nutzen habe.

Das Anfangskapital kam größtenteils aus England, von der London & Birmingham Railway Company. Viele Interessen mußten bei der Streckenplanung berücksichtigt werden: in Kildare wollte z.B. das Kriegsministerium eine Haltestelle, weil dort auf den Curragh Plains die Manöver stattfanden.

Januar 1845 wurde vom Duke of Leinster der erste Spaten in den Boden gestochen. (Ein Zuschauer bemerkte dazu mit einem gewissen gerechtfertigten Sarkasmus, er könne jetzt beruhigt die Augen für immer schließen, da er endlich mal einen Duke wie einen gewöhnlichen Mann habe schufteln sehen). Im Sommer 1846 war die Strecke Dublin-Carlow fertig; gleichzeitig berichteten die Zeitungen von extensiver Kartoffelfäulnis. Die Fahrtzeit dauerte 2 1/2 Stunden, bei einer Geschwindigkeit von 22 Meilen pro Stunde, damit war die Bahn dreimal schneller als die offizielle Postkutsche. Die Erste-Klasse-Wagen hatten gepolsterte Sitze mit Armlehnen und ein Dekor wie ein viktorianisches Wohnzimmer, Öllampen spendeten Licht und im Winter konnten Passagiere Fußwärmer und Muffs ausleihen, im Sommer Picknick-Körbe. Mr. Sommerville, der für den Manchester Examiner über die sich abzeichnende Hungerkatastrophe berichten sollte, schrieb, der Zug fahre so ruhig, "as to make the passenger think he is sitting in a parlour". Er bemerkte auch scharfsinnig, dass in Kildare weder Kartoffeln noch Getreide angebaut würden, zwei Drittel seien Grasland, das sich die armen Katholiken nicht leisten könnten. In Carlow waren nach Sommervilles Beobachtung die kleinen Heuersleute vertrieben, um größeren Farmen Platz zu machen; Carlow Stadt und County seien jetzt ein Bollwerk politischen Protestantismus.

Postkutschen erwarteten die Züge von Dublin, leisteten Zubringerdienste und wurden deswegen für längere Zeit nicht überflüssig. Es gab Verbindungen von Carlow nach Clonmel, Kilkenny, Waterford und Cork, ins King's County (Offaly) und Queen's County (Laois); die meisten gehörten zum - Netzwerk von Charles Bianchoni, einem italienischen Immigranten, der nach dem britischen Sieg in Waterloo für seine Kutschdienste die Pferde, die nicht mehr von der britischen Armee benötigt wurden, billig aufkaufte. Sein Hauptquartier mit 70 Kutschen und über tausend Pferden war in Clonmel. Bianchoni half dem lokalen Handel, er transportierte Gemüse, Butter und Milch nach Dublin, aber gegen die Hungerkatastrophe, die das Land gerade traumatisierte, war er machtlos. Und obwohl die Bahn das Land zugänglicher machte, schaffte die Regierung es nicht (aus welchen Gründen auch immer), Hilfsgüter zu transportieren. Von Belfast aus wurden dagegen zwischen 1847 und 1848 von der Ulster Railway Co. große Mengen nach Armagh transportiert: mehrere Millionen Pfund Mehl verließen das Land auf Pferdewagen zu Häfen wie Dungarvan, um exportiert zu werden, von bewaffneten Truppen gegen Überfälle abgesichert.

Die politische Situation war stark aufgeheizt: tödliche Rache an den Landlords und für die Vertreibungen war an der Tagesordnung. William Dargan, der von anderen Strecken schon bekannte technische Verantwortliche für das ganze Unternehmen, stellte aus politischer Überlegung mehr Leute ein, als gebraucht wurden. Dennoch wurde die Eisenbahn als ein Privileg der unterdrückenden Klasse beäugt. Sie wurde von ihr finanziert und sie forderte aus Bequemlichkeit Haltestellen auf ihren Gütern; die Festivitäten und extravaganten gesellschaftlichen Aktivitäten gingen ja weiter, kaum unterbrochen durch das unvorstellbare Elend vor ihren Toren. Die Eisenbahngesellschaft mußte mit Attacken

rechnen: Holzschwellen und Eisenschienen wurden gestohlen. Der radikale John Mitchell hatte dazu aufgerufen, Eisenschienen umzuschmelzen und Piken daraus herzustellen und aus dem Holz Lanzen zu schneiden.

Die Erweiterung der Strecke nach Tipperary ging nur unter permanentem Armeeschutz voran und wurde schließlich bis zu einem Punkt in South Tipperary vorangetrieben, wo sie sich mit der neuen Strecke von Limerick nach Waterford verbinden sollte.

Dieser Punkt war Tipperary Junction, wurde dann aber in Limerick Junction umbenannt, obwohl es in Co. Tipperary liegt. Passagiere von Dublin konnten so nach Limerick gelangen und von dort per Boot den Shannon abwärts nach Tarbert Island in der Shannonmündung und weiter nach Kerry. Ein Plan der L&B Railway war damit erreicht: der moderne Tourismus von England ins immer populärer werdende Killarney nahm seinen Anfang.

Zur Eröffnung der Verbindung in Limerick Junction erschien trotz großer Sicherheitsbedenken der verhasste Lord Lieutenant, Lord Clarendon, der offizielle Vertreter der englischen Krone. Da man Attentate befürchtete, war großräumig abgesperrt worden, und nur ausgesuchte Arbeiter, denen man ein Ansporgeld von 1 Schilling fürs Hurrah-Rufen gewährt hatte und die 'Masse' mimen sollten, wurden zugelassen. Allerdings sollen die Hochrufe reichlich schwindstüchtig ausgefallen sein.

Limerick Junction war strategisch wichtig für die Eisenbahn-Gesellschaft. Von dort konnte man weiter südlich expandieren in Richtung Cork und Kerry, nördlich über den Shannon und hoch bis nach Sligo. Aber das war noch Zukunftsmusik. Zunächst ging es weiter nach Buttevant, dort lag eine Militärgarnison, dann nach Mallow. Das hügelige Land zwischen Buttevant und Mallow erforderte Ingenieurleistungen, die man noch heute bewundern kann; sogar nachts wurde gearbeitet im Scheine von Paraffinlampen und brennenden Teerfässern. Trotz der harten und gefährlichen Arbeit gab es auf diesem Streckenabschnitt keine Toten zu beklagen. Da Mallow eine wichtige Marktstadt für die Umgebung war, beschloß man, einen würdigen Bahnhofsbau zu errichten, im gotisch-barocken Stil mit allerlei Türmchen, hohen Schornsteinen und einem überhängenden Baldachin, der überall Bewunderung auslöste. Eröffnung war an St.Paddy's Day, Tausende verstopften die Straßen zur Feier; leider hatte der Zug Verspätung, aber dann flogen doch die Hüte in die Luft, Jubel erscholl und die einfachen Tagelöhner aus der Umgebung waren sprachlos ob dieses Wunders, "occasionally uttering ejaculations of surprise and astonishment" wie die Illustrated London News berichtete. Für die 145 Meilen von Dublin hatte der Zug 5 1/2 Stunden benötigt, dabei unterwegs an 11 Stationen Halt gemacht.

Um jetzt die Strecke nach Cork weiter zu verlegen, mußte man den Blackwater Fluß mit einem ähnlich spektakulären Viadukt wie über die Boyne (siehe ij XI, 1.00) überbrücken. Nach dessen Fertigstellung bewunderte man die ästhetische Attraktivität und beruhigte nervöse potentielle Reisende, die Fundamente ruhten absolut sicher in der Erde und das Material sei beste lokale Qualität. Schließlich war die GW&WR in Cork angekommen. Die offizielle Einweihung nahm wiederum der Lord Lieutenant vor, aber nur wenige der einheimischen Potentaten waren eingeladen, die sich darüber sehr pikiert zeigten, aber als Aktionäre dann doch bald allen Grund zur Freude hatten, da es die profitabelste Strecke von allen werden sollte.

Ein abschließendes Wort zu Preisen und Fahrscheinen und einem gewissen notwendigen Luxus in den Waggons: Das 19. Jh. war ein Jahrhundert der strikten Klassentrennung; das wurde beim Reisen mit der Eisenbahn besonders augenfällig. Man wollte anfangs nicht, daß die arbeitende Klasse in irgendeiner beträchtlichen Zahl reisen sollte; Dritte-Klasse Wagen ließ man nur sehr zögerlich zu. Schließlich aber gewann die ökonomische Einsicht: 50% der Reisenden im Jahre 1850 fuhren Dritter Klasse, 1913 schließlich 93% aller Reisenden. Einfache Preise betragen 2d, 1 1/2d und 1p per Meile, das blieb bis 1918 unverändert! Eine Rückfahrt kostete das 1 1/2-fache der einfachen Fahrt. Reisegepäck wurde ähnlich wie bei Fluggesellschaften heute nach Gewicht gehandhabt: erlaubt waren

112 Pfund in der Ersten Klasse, 84 Pfund in der Zweiten, 56 Pfund in der Dritten. Man brachte eine Unmenge an Koffern, Behältern, Kisten mit sich, denn das gesellschaftliche Leben verlangte einen mehrmaligen Wechsel der Garderobe am Tag für die verschiedenen Anlässe. Special trains wurden immer populärer. Reverend Mr. Bagot tat sich da besonders hervor. Für den halben Preis organisierte er familienfreundliche Ausflüge. Für die Betuchteren gab es 'package tours' auf dem Shannon, Lunch inklusive, abends mit dem Zug zurück nach Dublin. Ein gewisser "Mr. Thomas Cook of Leicester" hatte auch einige Trips organisiert für seine englischen Kunden. Aber schon 1852 untersagte man ihm, die Strecken zu benutzen, da er seine vorjährigen Rechnungen noch nicht beglichen hatte. Wie aber bekannt, hat das Mr. Cook nicht davon abgehalten, seinen Namen in der Reisebranche nachhaltig bekannt zu machen....

Übrigens: was war zu tun, wenn mal - wie die Viktorianer es vornehm ausdrückten - 'einer Notduft nachzukommen' war?

Bis 1882 gab es keinerlei Toiletten in den Zügen, und danach zunächst auch nur in der Ersten und Zweiten Klasse. Die Dritte Klasse (vorwiegend 'the drinking class', wie man weiß) mußte immer solange an sich halten, bis der Zug dann auch hielt an der nächsten Station.

Teil 8:

Streiks, Staus - und nichtsdestotrotz Tipps für Irlandreisende. Die Zukunft der irischen Bahn

Ein Streik im letzten März hat einen großen Teil des öffentlichen Verkehrs im Lande kurzzeitig lahmgelegt: erst fuhren die Busse in Dublin nicht, dann schlossen sich die Überlandbusse von Bus Eireann an und schließlich traten die Eisenbahner von Iarnród Eireann in einen inoffiziellen Solidarstreik. Für die privaten Busgesellschaften war das natürlich ein Riesengeschäft. In der Not bildeten sich zahllose Fahrgemeinschaften; viele Dubliner entdeckten die Vorteile des Laufens. Clevere Fahrradhändler und Reparaturgeschäfte machten Überstunden.

"Wenn Sie jetzt ein Rad hätten, wären Sie schon am Arbeitsplatz", schrieb einer auf ein handgemaltes Schild vor seinem Laden: und auf der Rückseite war zu lesen: "Wenn Sie jetzt ein Rad hätten, wären Sie schon längst zu Hause."

Der Streik hat erneut deutlich gemacht, dass die Verkehrsprobleme - nicht nur in und um Dublin - stellenweise unerträgliche Ausmaße angenommen haben und einem Infarkt nahe sind. Dazu häufen sich die Leserbriefe mit Beschwerden über ein inadäquates Eisenbahnsystem. Die Züge seien notorisch unpünktlich, zu unzuverlässig, der Fuhrpark zu alt und dreckig. Besonders die Strecken Richtung Waterford und Wexford und in den Nordwesten nach Sligo kommen immer wieder unter Beschuss; einige Abschnitte, wie der nach Ballina, werden sogar als gefährlich eingestuft, da das Gleisbett nicht mehr fest und die Signalanlagen veraltet sind; deswegen kann dort nur mit gedrosselter Geschwindigkeit gefahren werden. In und um Kilkenny bricht der Eisenbahnverkehr offensichtlich auch schon mal zusammen.

Einem Celtic Tiger - Wirtschaftsboom steht das alles schlecht zu Gesicht. Statistisch gesehen ist Dublins Verkehrssituation eine der schlimmsten in Europa! Das Problem muss natürlich vor dem Hintergrund eines enorm gestiegenen individuellen Verkehrsaufkommens in eben diesem keltischen Wirtschaftsbereich gesehen werden. So kann man sich über den Zuwachs an heillos verstopfendem Autoverkehr nicht nur im Ballungsraum Dublin, sondern auch um Limerick, Cork, Galway, Sligo, Waterford und Wexford permanent in den Verkehrsnachrichten informieren.

Reservierte Busspuren, sogenannte Quality Bus Lanes, setzen sich nur langsam durch, Radfahren in Dublin gleicht immer noch (d.h. man hat den Eindruck: immer mehr) einem Harakiri-Unternehmen. Von einem zusammenhängenden Radwegenetz ist noch lange nicht zu reden. Owen Keegan, Verkehrsdirektor der Dublin Corporation und zuständig für den Bereich Verkehr, ist sich dessen nur zu bewußt und macht sich verbal(?) stark für ein solches "effizientes, demokratisches und ökologisches Netzwerk strategischer Radwege" mit Parkmöglichkeiten für die Räder. Auch für Fußgänger zeigt er ein Herz und hat jedenfalls die 'Grüne-Männchen-Phase' schon mal verlängert, so dass nicht nur athletische Jungsprinter, sondern auch etwas ältere BürgerInnen die Straße überqueren können.

Moore McDowell, Ökonom am UCD, befürwortet eine Teil-Privatisierung, ein Aufbrechen des fünfzigjährigen Monopols der staatlichen Verkehrsgesellschaft CIE in Dublin und im Lande. Dublin Bus brauche Konkurrenz; er nennt den Wettbewerb zwischen Aer Lingus und Ryan Air als überzeugendes Beispiel. Skeptiker verweisen allerdings auf das englische Beispiel unter Maggie Thatcher, wo unökonomische Strecken weiter ausgedünnt wurden. Das müsste in Irland mit Unterstützung der irischen Steuerzahler verhindert werden.

Offensichtlich scheint man jetzt die Ärmel hochzukrempeln, denn es fehlt nicht an Vorschlägen und konkreten Vorhaben:

- * Die Dubliner S-Bahn DART (Dublin Area Rapid Transport) wird schon im Sommer bis Greystones im Süden und Malahide im Norden verlängert. Zehn neue DART-Waggons, die ersten seit 1984, sind die Vorhut für weitere zwanzig.
- * Maynooth erwartet u.a wegen der astronomisch gestiegenen Grundstücks- und Hauspreise um Dublin eine baldige Verdreifachung seiner Pendlerbewegung; deswegen sollen die Stationen Clonsilla, Leixlip, Castleknock, Ashtown, Drumcondra ausgebaut und doppelte Geleise gelegt werden.
- * Man denkt über die Wiederbelebung der innerstädtischen Harcourt Line nach.
- * Neue Verbindungen wie z.B. nach Navan sind geplant, auch eine direkte Zugverbindung mit dem Dubliner Flughafen.
- * Die Verbindung zwischen den beiden Bahnhöfen Connolly Station und Heuston Station soll für den Passagierverkehr entwickelt werden.
- * Für den Dubliner Raum soll das z.T. unterirdisch geführte Light Rail System LUAS noch in diesem Millenium einsatzfähig sein.

In einem Interview erläuterte District Manager Jerry Glynn mir Details des Planes Track 2000. Demnach werden bis 2003 IR£ 1 Milliarde in die Erneuerung von Gleiskörpern, die Renovierung von Bahnhöfen und in einen neuen Fuhrpark investiert; moderne Signalanlagen werden installiert, Brücken gebaut, Bahnübergänge sicherer gemacht; in dem Zusammenhang betont Jerry, dass Irland "one of the safest railways in Europe" besitze.

Verkehrsstaus, die größere Städte paralisieren, könnten reduziert werden, wenn die existierenden Strecken für Pendel- und Nahverkehr ausgebaut würden. Demographische Berechnungen sagen z.B. auch in kleineren Dörfern und Städten einen starken Bevölkerungszuwachs voraus. Am Beispiel Sligos als eines der Wachstumszentren, das den Wasserkopf Dublin ein wenig entlasten könnte. führt der Plan aus, dass man die 16 Meilen von Ballymote bis Sligo mit Stopps in Collooney, Ballisodare, Carrowroe, Sligo Central und ins Industriezentrum Finisklin entwickeln könnte. Sligo ist die einzige Stadt in Westirland mit einem direkten Gleisanschluss zum Hafen. Die Infrastruktur ist z.T. schon da, sie müßte nur verbessert und modernisiert werden. Zur Zeit ist die Strecke völlig unterbenutzt, nur eine Stunde pro Tag im Durchschnitt für den Fernverkehr nach Dublin. Eine Planstudie, von der Western Development Commission in Auftrag gegeben, sieht die Möglichkeit vor, mit anderen Städten zu kooperieren. In den Planspielen ist sogar von einer Streckenführung die Rede, die Ballina/Westport,

Galway, Limerick/Ennis, Boyle und Carrick-on-Shannon anbinden könnte. Bis jetzt sei eben, im Gegensatz zu Straßenprojekten, für die Eisenbahnentwicklung viel zu wenig getan worden.

Auch Ministerin Mary O'Rourke hat den Eisenbahnverkehr zur Chefin-Sache erklärt, sie will ihn viel attraktiver machen und die Leute aus ihren Blechkarossen zum Umsteigen bewegen.

Das kann und wird wohl noch einige Zeit dauern. Aber trotz aller Kritik ist das Reisen mit der Bahn, ergänzt durch ein sich verdichtendes Busnetz, für Irlandreisende zu empfehlen. Ein paar Informationen für Neuankömmlinge:

Dublin hat mehrere Kopfbahnhöfe, von denen sich radial die Strecken übers Land ausdehnen; sie sind benannt nach Patrioten von 1916: Heuston Station (vormals Kingsbridge),

versorgt den Westen, Süden und Südwesten Irlands. Das vor kurzem renovierte Gebäude in neoklassizistischem Stil wirkt von außen recht elegant und sieht gar nicht wie ein Bahnhofsgebäude aus; in unmittelbarer Nähe braut übrigens Guinness die Flüssigkeit für durstige Kehlen!

Connolly Station, in der Nähe von Busaras (dem zentralen Busbahnhof) gelegen, versorgt den Norden Richtung Belfast und Coleraine; von hier fahren auch die Züge nach Sligo und nach Westport/Ballina ab.

Pearse Station und Tara Station sind die zentralsten Bahnhöfe der Dubliner DART-Line. Vom Dubliner Flughafen (am Hauptausgang sofort links) besteht ein regelmäßiger Busverkehr zu den beiden wichtigsten Bahnhöfen und zum Busbahnhof Busaras mitten in der Dubliner City. (Ein Tipp für Preisbewusste: der reguläre Stadtbus kostet nur ein Drittel des direkten Airport Shuttle Bus: ca. 11r £ zu 31r £, er hält dafür an jeder Mülltonne.)

Hermann Rasche

**Hermann Rasche: 165 Jahre irische Eisenbahnen (damals, in 1999)
Die ganze, achteilige Serie ist in folgenden Ausgaben des irland journals
erschienen – in den Jahren 2002-2004:**

Teil 1, 1999.02: Die 'Midland Great Western Railway' Galway Clifden

Teil 2, 1999.03: Das kurze Leben der Westport – Achill-Line

Teil 3, 1999.05: Kleine Bahnstrecken in Cork und Kerry

Teil 4, 1999.06: Die Dublin & Kingston Railway

Teil 5, 2000.01: Dublin <—> Belfast – Die Great Northern Railway

Teil 6, 2000.02: Nostalgie auf Schmalspur

Teil 7, 2000.03: Eisenbahnbau zu Zeiten der Hungersnot

Teil 8, 2000.04: Die Zukunft der irischen Bahn.

Zu finden unter **Art-Nr 1248** im Irish Shop.de, Name: 165 Jahre Irish Rail – Serie von Hermann Rasche in acht Teilen

Alle Rechte beim
Magazin Irland journal
im Christian Ludwig Verlag
Niederfeldweg 5
47447 Moers
redaktion@irland-journal.de
Telefon: 02841-35034
www.irland-journal.de