

Dublin <-> Belfast

Die »Great Northern Railway«



Endstation Great
Victoria St., Belfast

**Die heutige Tour
auf historischen
irischen Eisenbahnstrecken
führt - nach einer kleinen
einleitenden Umleitung -
in den Norden.**

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 Parlamentsaktes 848 standardisiert wurden; das akzeptierte erdbindliche Maß war allerdings mit 5 ft 3 inches weiter als das in England, Schottland und Wales eingeführte. 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 Tunnels, Brücken und Viadukte waren 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 an die letzten Winkel einziehen, wenn sie von der Eisenbahn erreicht werden könnten. Trotzzügige Darlehen wurden gewährt, um solche 'Außenposten' wie Valencia Harbour (1895), Achill Island (1894) oder Clifden (1895) zu erreichen. Um Unkosten zu sparen, baute man einige Strecken auch neben schon existierende Straßen und benutzte vermehrt engere Spurweiten, wie in Donegal, Enniskillen, 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 Jahre 1851 zur Verdeutlichung: größere Volumen an Gütern und auch Passagieren brauchten vor der Ankunft der Eisenbahn zwischen Galway und Dublin bis zu fünf 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, Ver-

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.

letzungen 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.



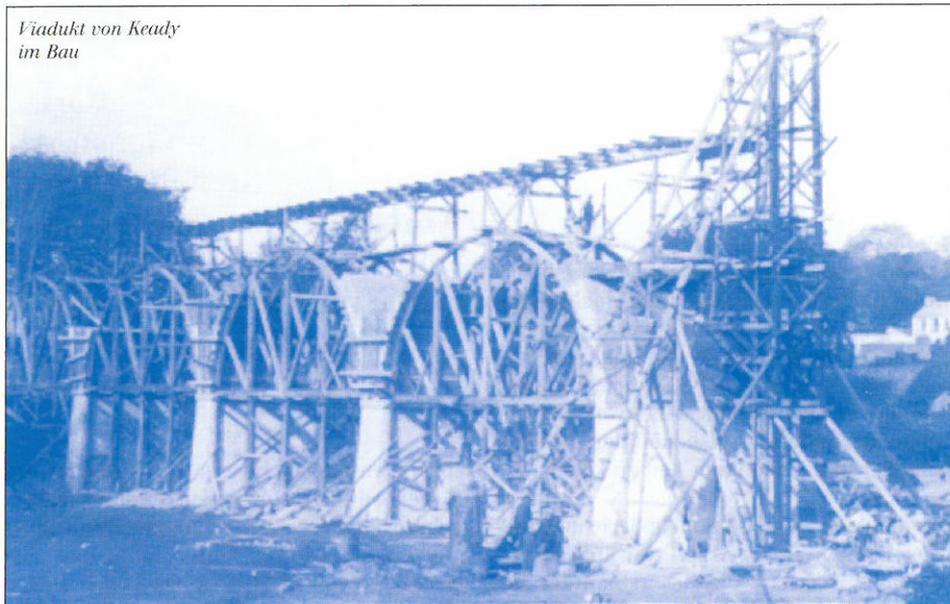
Endstation
Amiens Street,
Dublin

Zwei Jahre nach dem ersten Spatenstich konnte die Strecke zwischen Belfast und Lisburn auf siebeneinhalb Meilen eröffnet werden. Der Terminus in Belfast war Great 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

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

getragen waren einige seiner konservativen landbesitzenden Anhänger, die allen Ersten überzeugt waren, der Rauch aus den Lokomotiven vergifte das Land, verdürbe die Ernte, infiziere das Vieh und halte unter anderem wiederum besonders die Kühe vom Millegen ab, ganz zu schweigen natürlich von den Dörfern an der Strecke, die durch Flugfunkflug auf ewig vom Erdball gelöscht würden. Dennoch war 1844 die Dublin & Drogheda Railway (D&DR) voll funktionstüchtig eine grandiose Eröffnungsszene mit einer 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 30mph 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

Viadukt von Keady im Bau



Eine einfache Fahrt kostete einen Shilling für die erste und Sixpence für die zweite Klasse.

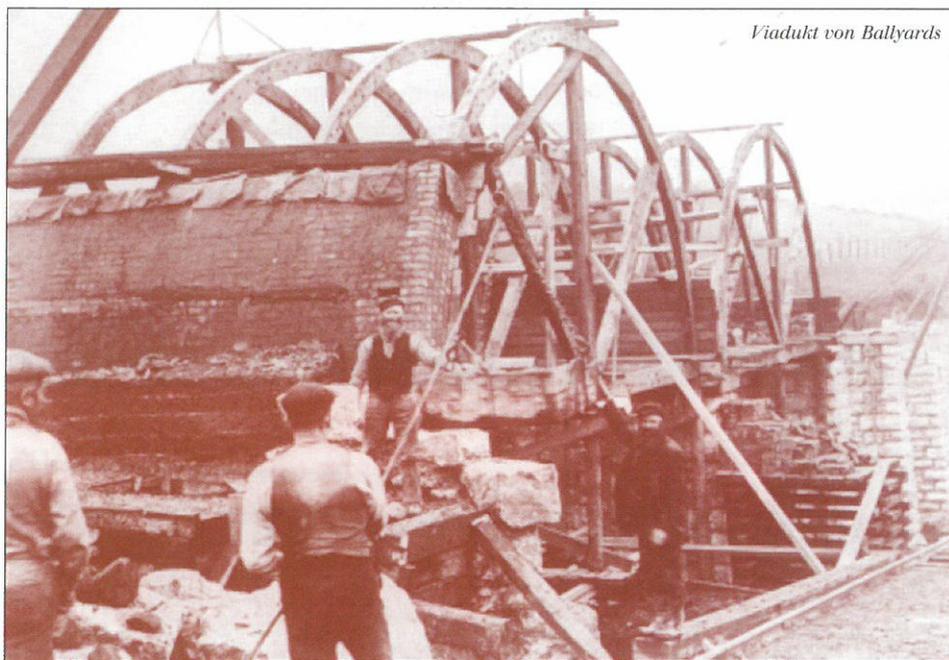
Diejenigen aber, die die Strecke erbaut hatten, konnten sich anfangs diesen Luxus nicht leisten.

Klasse. Diejenigen aber, die die Strecke erbaut 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

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

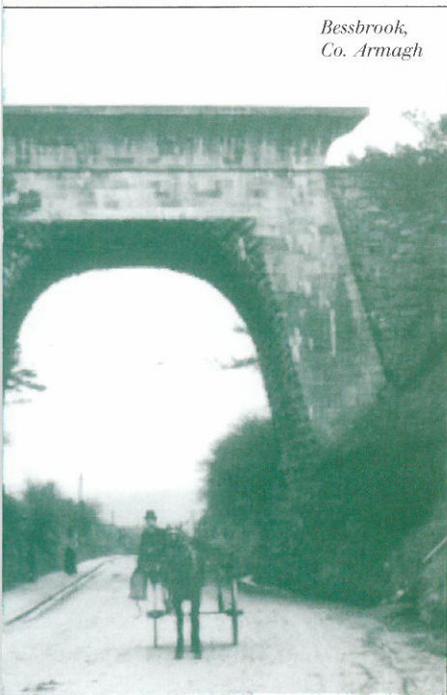
oder zeitweiser Alkoholeinwirkung konnte sich trotz eingehender Recherchen nicht klären) zahlten nix, Hunde aber immerhin die Hälfte des 3. Klasse - Tickets. Es gab auch schon damals fragwürdige Privilegien; so hatte Mr. Cairns, ein erfolgreicher Brauereibitzer, einen lebenslangen Freifahrtschein wie 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



Viadukt von Ballyards

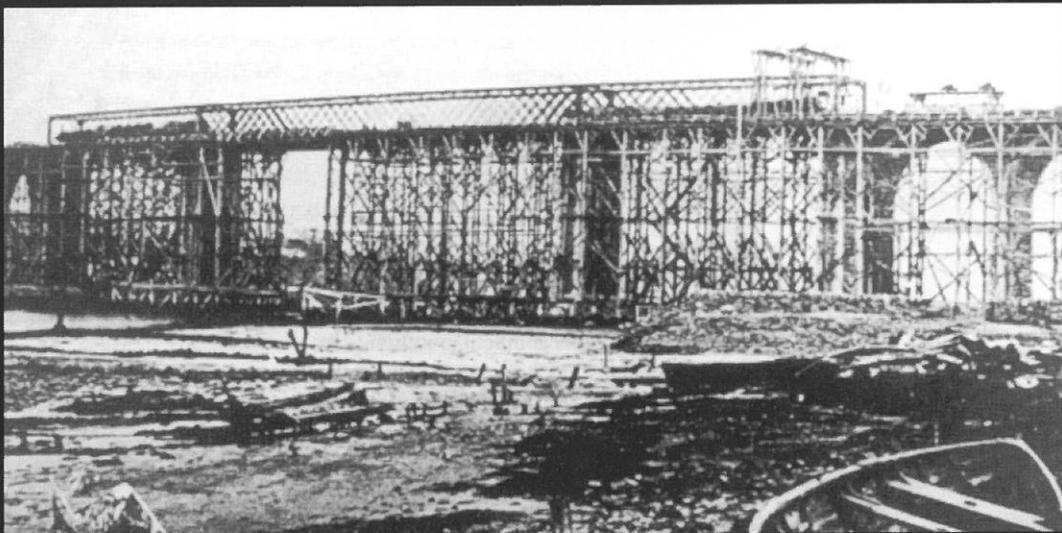
Bessbrook,
Co. Armagh



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



*Viadukt von Drogheda beim
Wiederaufbau in den frühen
dreißiger Jahren*



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.“

ur 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 Park 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 berechtigter 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 zu jedem beliebigen Zielbahnhof bis 8.00 Uhr morgens auf einem ruhigen Nebengleis ausschlagen. Great Northern were simply the best - eine 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 Féin 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 Bahnhofangestellte strikt ermahnt, ja keine Dienstiniform 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 vom als bei der Ankunft im Dubliner Bahnhof. Allerdings hatte der Belfast 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 - Bundoran; 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, hat es nicht mehr gegeben. Touch wood!

Hermann Rasche