

Nostalgie auf Schmalspur



Überreste des
Owencarrow
Viadukts

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.

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.

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 Bredsamkeit. 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 wohlthuend 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 größten 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 verlief. 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. Erboßt über dieses unfreiwillige Zwischenstopp wollte der Lokführer unserem Jack an den Kragen als er aber von diesem erfuhr, daß der nun auf Big Sean Tyrell wartete, war unser Zugführer wie umgewandelt: "Oh yes, in this 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 hinterher sprinten und wieder aufspringen konnte.

Auf dieser Strecke verkehrte der letzte Zug am letzten Tag des Jahres 1954. 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 Tyrone bekam schon 1847 seine erste Eisenbahn, und die lokalen Großgrundbesitzer machten sich alsbald für eine Strecke westlich in Richtung Donegal stark, die auch 1865 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 abfahren, 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.



Triebwagen der County Donegal Railway

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

Shane's Castle besichtigt werden, ein weiterer Railcar im Belfaster 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 heraus-

fordernd gewesen, denn entweder mußte man diamantenharten Granit mit Dynamit sprengen oder auf weichem, schwammigen Moorgebiet mit enormer Anstrengung ein tragfähiges Fundament auskoffern.

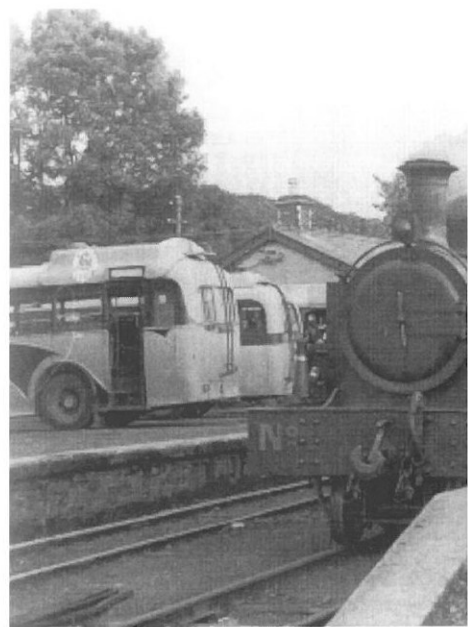
Das Hauptanliegen war, den Fischereihafen Burtonport an die Außenwelt anzubinden. Der Güterverkehr war ab 1903 recht erfolgreich, aber generell ließ der Service viel zu wünschen übrig. Der gesamte Fuhrpark war schlecht gewartet, die Züge meistens sehr unpünktlich oder sie kamen erst gar nicht. Ein Bericht 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



Güterzug beim Verlassen des Bahnhofs von Strabane

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, Signhäuschen 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



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.



Güterzug und Busse der „Swilly“
im Bahnhof von Letterkenney

Die Cavan & Leitrim Railway

1885 beschlossen Geldgeber eine *light railway and tramway* zwischen Belturbet und Dro-mod 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 Aussichts-dach 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 rotbraune Uniform der Bediensteten und eine große Bronzeglocke ließen das Ganze wie einen amerikanische Prärie-Zug aussehen. Anfangs lief das Geschäft besonders gut mit Lebewild; 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



Ende der Bahnstrecke am Pier von Fahan

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. Sel-

biges 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 geliebener 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." Verdächtig 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, Ausflugsstickets 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 wurden, 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 schnaupte ein Mittagzug 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 wachsender Eisenbahnarbeiter den Saboteur - einen Hund, der beim Herannahen des Zuges aus seinem Cottage heraus über die Felder flitzte, 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 fünfzehnhundert 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 unvorhergesehen 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.

Hermann Rasche

