Eisenbahnbau zu Zeiten 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 der 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.

Kutsche der Bianconi-Linie, die Zubringerdienste zu den südlichen Eisenbahnenlinien leis

ı klassisches Äußeres erfüllte die Di-
toren mit berechtigtem Stolz und
ckte den Ehrgeiz aus, den sie für die
ımte Strecke hegten.

GS&WR wuchs zu Irlands größter
ɜnbahngesellschaft, mit dem größ-
Passagieraufkommen, dem größten
ırpark und einem Streckennetz bis
ie entferntesten Winkel von schließ-
1150 Meilen, hauptsächlich - wie
Name nahelegt - im Süden und We-
ı der Insel.
ıischerweise wurde ein großer Teil
Netzes zur Zeit der Großen Hun-
snot ausgebaut - und verhalf vielen
ıer potentiellen Kunden dazu, den
en Teil der Fahrt in die Neue Welt
utreten, um dem Elend im Lande zu
kommen. Ohne die GR&WR hätten
ırscheinlich Tausende hungernder
igranten es nie geschafft, das Land
verlassen. Zuerst trug die Strecke
) unbeabsichtigt dazu bei, das Land
entvölkern.

Eine der bekannten Zeichnungen zur Hungersnot der Illustrated London News.

plant war eine Linie von Dublin nach
'k, mit Verbindung nach Kilkenny und ei-
weiteren zum geschäftigen Hafen Water-
d. Die Pläne wurden sorgfältig von Pre-
ɜrminister Robert Peel analysiert, der hoff-
die neue Eisenbahn würde Beschäftigung
die verarmten Gegenden bringen, Famili-
zu ernähren helfen und den zunehmen-
ı politischen Druck verringern. Die
ınties Carlow und Tipperary waren, wie
ıieß, besonders 'disturbed'. Tipperary wur-
vom *Freeman's Journal* das 'Schlachthaus
unty' genannt wegen der vielen Verhun-
ɜten, Geschwächten, Kranken, aber auch
Gewalttätigkeiten gegen die Gutsbesitzer
d ihre Verwalter. Peel wollte auch bewei-
ı, daß die Union mit Großbritannien prak-
ɜhen und positiven Nutzen habe.

s Anfangskapital kam größtenteils aus
gland, von der London & Birmingham
ilway Company. Viele Interessen mußten
ı der Streckenplanung berücksichtigt wer-
den: in Kildare wollte z.B. das Kriegsministerium eine Haltestelle, weil dort auf den *Curragh Plains* die Mänover 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 schuften 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

Die neuen Eisenbahnlinien spielten eine große Rolle beim Transport der ländlichen Erzeugnisse des Südens, die nun in Massen an die Bahnhöfe angeliefert wurden.

(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 unterdrükkenden 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.

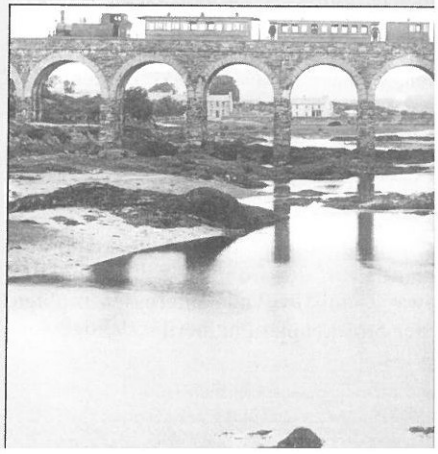
Die Eisenbahngesellschaft mußte mit Attakken rechnen: Holzschwellen und Eisenschienen wurden gestohlen. Der radikale John Mitchell hatte dazu aufgerufen, Eisenschienen umzuschmelzen und Piken daraus herzustellen und aus dem Holz Lanzen zu schneiden.

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 Angang.

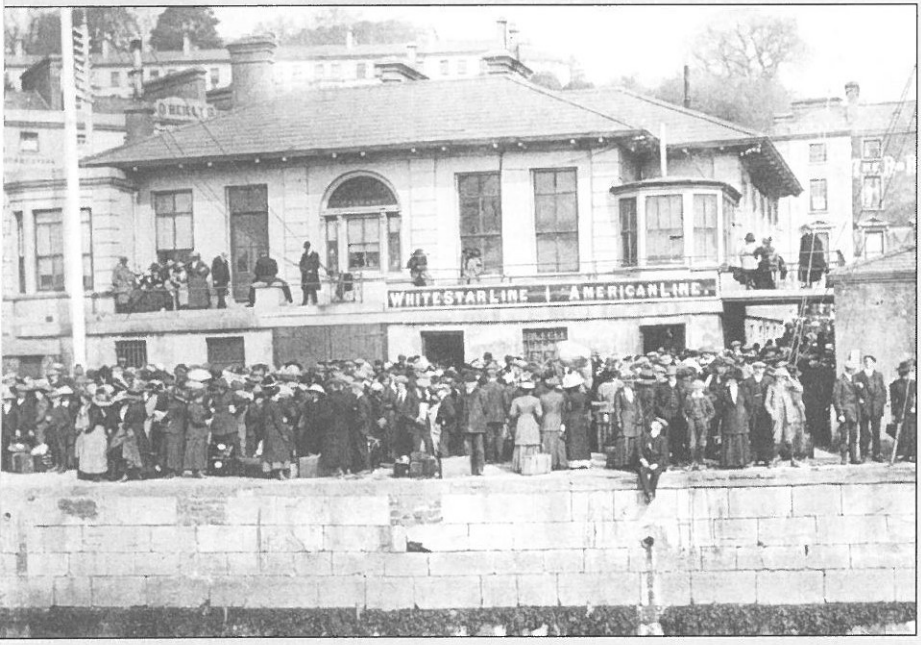
Zur Eröffnung der Verbindung in Lime Junction erschien trotz großer Sicherh bedenken der verhasste Lord Lieuten Lord Clarendon, der offizielle Vertreter englischen Krone. Da man Attentate befü tete, war großräumig abgesperrt worden, nur ausgesuchte Arbeiter, denen man Ansporngeld von 1 Schilling fürs Hur Rufen gewährt hatte und die die 'Masse' men sollten, wurden zugelassen. Allerd sollen die Hochrufe reichlich schwindsi tig ausgefallen sein.

Limerick Junction war strategisch wichtig die Eisenbahn-Gesellschaft. Von dort ko man weiter südlich expandieren in Richt Cork und Kerry, nördlich über den Shan und hoch bis nach Sligo. Aber das war n Zukunftsmusik. Zunächst ging es weiter n Buttevandt, dort lag eine Militärgarnis dann nach Mallow. Das hügelige Land z schen Buttevandt und Mallow erford Ingenieurleistungen, die man noch he bewundern kann; sogar nachts wurde g beitet im Scheine von Paraffinlampen brennenden Teerfässern. Trotz der ha und gefährlichen Arbeit gab es auf dies Streckenabschnitt keine Toten zu beklag Da Mallow eine wichtige Marktstadt für Umgebung war, beschloß man, einen w digen Bahnhofsbau zu errichten, im gotis barocken Stil mit allerlei Türmchen, ho Schornsteinen und einem überhängen Baldachin, der überall Bewunderung au ste. Eröffnung war an St. Paddy's Day, T



de verstopften die Straßen zur Feier; lei- hatte der Zug Verspätung, aber dann flo- doch die Hüte in die Luft, Jubel erscholl l die einfachen Tagelöhner aus der Um- ung waren sprachlos ob dieses Wunders, casionally uttering ejaculations of sur- se and astonisment" wie die *Illustrated ndon News* berichtete. Für die 145 Meilen Dublin hatte der Zug 5 1/2 Stunden be- igt, dabei unterwegs an 11 Stationen Halt nacht.

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.



Auswanderer in der Bahnstation am Hafen von Queenstown (Cobh).

Viadukt von Ballydehob in den 80iger Jahren des 19. Jh., an einer Nebenstrecke der GS&WR - bis heute ein 'Wahrzeichen' West Corks.

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 aesthetische Attraktivität und beruhigte

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 betrugen 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.

Hermann Rasche