

15 Jahre später...
Der Tränentropf Irlands
und andere Geschichten

Sterne unter den Wolken: Leuchttürme der Grünen Insel



Der Nebel war sehr dicht und der Chief-Officer des Trampdampfers peilte angestrengt in die dicke Suppe. Plötzlich erblickte er voraus einen Mann, der sich über die Reling lehnte.

„Du verfluchter Dummkopf“, wetterte er, „Wohin zum Teufel, glaubst du, fährt dein Schiff? Siehst du denn nicht, dass ich Wege-recht habe?“

Aus dem sich sofort wieder verdichtenden Nebel drang eine süffisante Stimme an sein Ohr: „Das hier ist kein Schiff, Chief, das ist ein Leuchtturm!“

Eine der vielen irischen Stories über die Leuchttürme an den zerklüfteten Küsten der Grünen Insel, die wie kaum irgendwo in Europa die Phantasie der Menschen beschäftigen und die in zahlreiche Filme, Kriminal- und Liebesgeschichten Eingang fanden. Mehr als 50 solcher „Grenzsteine des Ozeans“ umrunden das Eiland und gäbe es an Land einen totalen Stromausfall, Astronauten könnten bei klarer Sicht anhand der blinkenden und blitzenden Leuchtfener mühelos die Umrisse der Insel aus dem All erkennen.

„Teardrop of Ireland“ heißt beispielsweise im Volksmund der 4,5 Meilen im Südwesten der Insel Cape Clear vorgelagerte, meist Gischt umwehte Leuchtturm Fasnet Rock. Er war der letzte Blick auf die Heimat für all jene Iren, die es als Auswanderer über den großen Teich nach Amerika trieb. Er ersetzte 1854 das alte Cape Clear Lighthouse mit Ursprüngen aus der napoleonischen Besetzung der Insel. Es lag für die Schifffahrt zu weit innerhalb der Gefahrenzone und war oft von Nebel umhüllt. Der Fuß des Turmes liegt 30 Meter über der See. Und dennoch zerschmetterten am 26. November 1853 schwere, Orkan gepeitschte Seen das Glas des Leuchtfeners, das wiederum 40 Meter höher auf der Turmspitze installiert war. Derselbe Sturm schwemmte im Übrigen das ähnlich gebaute Leuchtfener auf Calf Rock komplett in den tobenden Atlantik. 1894 wurde durch das Trinity House, die oberste Behörde für die Seezeichen, mit dem Bau eines festeren, höheren Turmes (54 Meter) aus Granit mit stärkerem Lichtstrahl und einer Reichweite von 27 See-

meilen begonnen. Um die schweren Blöcke zu transportieren, musste ein Spezialschiff gebaut werden, die „SS *Irne*“. Vormann bei den Bauarbeiten war James Kavanagh, der 1903 nach Vollendung der baulichen Meisterleistung unter schwersten Wetterbedingungen in diesem rauen Seegebiet verstarb und ehrenhalber mit einem Lighthouse-Schiff zu seinem Begräbnis in Arklow transportiert wurde. Sechs Wärter verrichteten auf diesem wohl einsamsten Leuchtturm des Landes in Wechselschichten ihren Dienst, bis die irischen Feuer wie fast alle auf der Welt automatisiert wurden. Das letzte, das noch einen Wärter bis 1997 beschäftigte, war das Baily-Lighthouse nahe dem Städtchen Howth nahe dem Hafen Dublin. An diesem Punkt wurden bereits seit dem Jahr 1668 Leuchtfener entzündet. Später diente das Gebäude Generationen von Wärtern als Ausbildungszentrum. Der Lighthouse-Service gibt im übrigen ein eigenes Magazin unter dem Namen „Beam“ heraus.

Ungleich anders erfolgte der Bau von Leuchttürmen neueren Datums. So wurde 1968 Sheep Head für die in die Bantry-Bay einlaufenden Öltanker errichtet. Das Material wurde mit 250 Hubschrauberflügen herantransportiert, die Laterne mit einem Esel über die Felsklippen herangeschafft. Dennoch kam es 1979 zu einem tragischen Unfall: Der französische Öltanker „Betelgeuse“ explodierte bei Whiddy Island und riss 50 Seemänner in den Tod. Allerdings war hier nicht mangelhafte Navigation schuld, sondern die leichtfertige Entladung eines am Ende seines Arbeitslebens stehenden Schiffes.

Leuchttürme sind voller Geschichten. So etwa Rathlin Island East Lighthouse. Dort tat 1908 neben anderen ein Wärter mit Namen Dennis Duff im Alter von 23 Jahren in Dienst, nachdem er im Baily-Lighthouse geschult worden war. Im Sommer 1912 sahen er und seine Kollegen den Ausflugsdampfer „Princess Maud“ und beschlossen spontan, dem Schiff einen Salut zu entbieten. Zu diesem Zweck luden sie die 18-Pfunder Nebel-Kanone. Sie diente bei schlechter Sicht dafür, passierende Schiffe vor der felsigen Küste durch Abfeuern im 15-Minuten-Abstand

zu warnen. Dann feuerten die Kameraden begeistert den Salut und weil es so schön war, setzten sie einen zweiten Schuss nach.

Der gute Duff vergaß beim Nachladen das Rohr zu reinigen. Als er das neue Pulver einfüllte, entzündete es sich sofort. Die Explosion riss ihm den Arm ab. Nun sahen seine, mit der Stillung der Blutung beschäftigten Kollegen zum Glück, dass ein „White-Star“-Linienschiff vom Horizont her aufkam und sie gaben sofort Notsignale ab. Der Liner änderte den Kurs und nahm Duff mit nach Liverpool. Das rettete sein Leben und er kehrte munter und einarmig in den Dienst des irischen Lighthouse-Service zurück.

Auch um Skellig Mikel, den einst von Einsiedlermönchen bewohnten Felskegel im Atlantik, ranken sich Geschichten. Fotografen und Schriftsteller hausten dort, um den kochenden Atlantik zu erleben. Einer von ihnen verbrachte zweimal eine Woche zu verschiedenen Jahreszeiten auf der Felsnadel und berichtete enttäuscht, mit dem schweren Wetter, das sei ja wohl nichts. Kaum war er abgereist, brach die Hölle los. Mächtige Brecher von mehr als 30 Meter Höhe zerschmetterten die Fenster der kleinen Leuchtturmwohnung, in der der Schreiber vergeblich auf so ein Ereignis gewartet hatte. Das Erlebnis dieses Felsens ist so eindrücklich, dass der Schriftsteller Thomas Tag von einer „Insel zwischen Himmel und Erde“ sprach.

Schon seit antiken Zeiten wurden Leuchttürme betrieben, der erste Verbürgte war das Leuchtfener „Pharos“ von Alexandria im Jahr 300 vor Christus. Von da an flammten rund um das Mittelmeer und bis an nordische Küsten immer neue Leuchtfener auf. Doch um 500 n.Ch., nach dem Zusammenbruch des Römischen Reiches, ließen die Seuche der Piraterie, die Raubzüge der Normannen und Wikinger die Lichterpracht wieder erlöschen. Die Küstenstädte hatten Angst, entdeckt zu werden. Irische Mönche schließlich sahen im Betreiben von Leuchttürmen eine gottgefällige Aufgabe. So soll, der Überlieferung nach, der heilige Dubhan 460. n. Ch. auf dem irischen Hook Head ein erstes Warnfeuer gezündet haben. Es ist in

der Tat der mächtigen Kirche zu verdanken, dass sich allmählich auf den Seeschiffahrtsstraßen eine Normalisierung anbahnte und in Europa Strandrecht sowie Piraterie unter kirchliche Strafe gestellt wurden. Denn lange Zeit wurden von Strandräubern, etwa auf den englischen Skillys und den ostfriesischen Inseln in Deutschland, falsche Feuer entzündet, um Schiffe auf Sände oder Riffe zu lotsen, auszuplündern und die Mannschaften zu ermorden – ein wenig ruhmreiches Kapitel der seefahrenden Menschheit. Der Leuchtturm Akraberg auf den südlichen Färöern fußt auf der Aktivität irischer Mönche, die 625 mit ihren Fellbooten anlandeten und den Platz begründeten, der aber wegen der dort herrschenden starken Strömungen erst 1909 einen Leuchtturm erhielt. 1440 waren sie segelnden Friesen zum Verhängnis geworden, die strandeten und die Felder der Mönche wieder in Betrieb nahmen.

Auch wenn die Leuchttürme wegen moderner Satellitennavigation und immer besserer Radargeräte für die Großschifffahrt viel von ihrer ursprünglichen Bedeutung verloren haben, werden sie und ihre technischen Einrichtungen in Irland sorgfältig gepflegt und gelten als ein unverzichtbarer Teil des nationalen Erbes.

Mit dem letzten Leuchtturmwärter ging eine Ära zu Ende, die zeitweise 200 Männer als Wärter und 100 als „Lightshipmen“ beschäftigt hatte. Sie wachten über eine Küstenlinie von 2000 Meilen. Sie waren – so ein Nachruf ihrer Organisation – alle durch das einsame Leben geprägte Originale mit einer hohen Verantwortung für die Sicherheit der Schifffahrt, von hoher Loyalität und Kameradschaft geprägt. Das wurde besonders deutlich im großen Sturm vom Dezember 1894, als die Wohngebäude um das östliche Leuchtfeuer von Eagle Island durch mächtige, über die Insel rollende Seen zerstört wurden. Wie die jüngste Tochter eines Wärters später schrieb, kämpften die Wärter mit ihren Frauen gegen das Chaos an, brachten die Kinder im sicheren Fuß des Leuchtturms unter und waren trotz der Sorge um das eigene Leben gleichzeitig darauf bedacht, wieder eine Notbeleuchtung zur Sicherung der Schifffahrt zu etablieren. Denn die tobende See hatte auch das Hauptsignal zerstört. Ähnliches wird von Fastnet aus dem Jahr 1978 berichtet, als überflutende Seen die Generatoren still legten, das Hauptlicht löschten und der ganze Turm einzustürzen drohte. Die erste Sorge der Wärter dort galt nicht dem eigenen Leben, sondern der

Wiederherstellung der Leuchte zu Sicherheit für die den tobenden Elementen preisgegebenen Schiffer.

Als sich 1936 das Daunt Feuerschiff von seinen Moorings losriss, weigerten sich die Wärter, auf das Rettungsboot von Ballycotton überzusteigen, obgleich ihr Schiff schon zu sinken begann. Sie wollten für die übrige Schifffahrt solange noch Signal geben, bis ihr Feuerschiff selbst versunken war. Trotz aller solcher Gefahren, die Wächter der See liebten ihren Job. Einer von ihnen, der zu dem Thema unter dem Titel „Romantik und Realität“ schrieb, der Wärter Richard Cummins, beschreibt, wie er von seinem Angelboot aus vom Leuchtturm auf Bullig Rock so fasziniert war, dass er diesen Beruf ergriff und sich zeitlebens als Kämpfer für die Seemänner und deren Sicherheit empfand. Sein Fazit: „Ich hoffe, dass diese Haltung nach der Automatisierung der Leuchtfeuer überlebt. Auf diesem Berufsweg jedenfalls habe ich viele Freunde fürs Leben gefunden.“

Ein besonderes Kapitel schrieb auch das Schiff im Dienst der Lighthouseservice, die „Granuaile“. Sie war benannt nach der berühmten Piratin und Rebellin gegen die englische Herrschaft, liebevoll auch „Grannie“



IM UHRZEIGERSINN:

- ALTACARRY HEAD - RATHLIN
- BALLYCOTTON
- BLACK HEAD ANTRIM
- BLACK ROCK
- BULL ROCK
- FASNET
- HOOK HEAD
- INISHTEARAGHT

benannt. Bei schwerem Winterwetter im Jahr 1954, so beschreibt es der im Ruhestand lebende Kapitän David Gillen, befanden sie sich vor Anker in der Nähe des Dubliner Hafens Dun Loughaire, als es zu einem Wassereinbruch kam. Der heftige Wind hatte die „Granuaile“ in Richtung der Brackwasser und Untiefen gedrängt, mächtige Seen kamen über und sie zerschlugen auf der Backbordseite eine Tür. Sofort stürzten Wassermassen in das Schiff, die Situation wurde bedrohlich. Das Schiff befand sich in einer sogenannten und meist tödlich endenden Legerwall-Position. Endlich konnten die beiden Anker ausgebrochen und Fahrt in freiere Gewässer aufgenommen, also mehr Seeraum gewonnen werden. Noch war die alte Dame nicht gerettet, denn das Wasser musste wieder heraus gepumpt werden. Einige Männer waren damit beschäftigt, einen Deckel unter Wasser zu lösen, gleichzeitig musste darauf geachtet werden, dass die Wassermassen nicht mit der Elektrik in Berührung kamen, denn das hätte das Ende bedeutet. Zudem rollte das Schiff wie wild und legte sich zeitweise stark auf die Backbordseite. Als endlich die Nachricht zur Brücke durchkam, dass die Platte gelöst war und das Wasser kontrolliert in die Bilge abflie-

ßen konnte, war das Schlimmste überstanden. Dem Mann am Ruder kam es wie eine Ewigkeit vor. Auf der Liffey-Werft in Dublin wurde die „Grace O'Malley“ überholt und konnte ihren Dienst wieder aufnehmen, 1948 gebaut, erfüllte sie treu ihre Pflicht bis 1970.

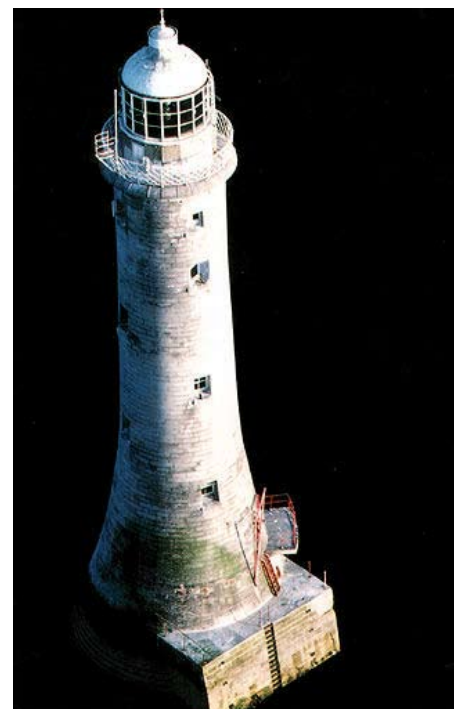
David Gillen schrieb wehmütig: „Sie war für uns ein Platz, an dem wir glücklich waren zu arbeiten und zu spielen und wenn wir in Castletownbere ein Pint zusammen tranken, dann kamen die guten alten Tage zurück.“

Joachim Feyerabend

Der Beitrag „Beleuchtete Geisterschiffe in der Dunkelheit“ – Irlands verlassene Leuchttürme, aus dem irland journal 1.95!, also vor 15 Jahren geschrieben, ist eine gute Ergänzung zu Joachim Feyerabends Text. In voller Länge können sie diesen Beitrag auf unserer Internetseite www.irland-journal.de/links nachlesen.

Wir haben keine neue Map der „Commissioners of Irish Lights gefunden – und aus Platzgründen die alte nicht abgedruckt. Alle Angaben seien wie damals noch immer so richtig. Diese Map of „Lighthouses, Lightfloats, L.A.N.B'YS & Helicopter Pads“ ist Teil des Artikels auf dem Netz!

Die CIL unterhält eine informative Webseite. Hiermit kommt man gleich auf 86 schöne Bilder. ...: http://www.cil.ie/flat_areaEQLlighthouses_entry.html



VON LINKS: OLD HEAD OF KINSALE, ST. JOHN'S POINT, TUSKAR ROCK

VON OBEN:
HAULBOWLINE, CARLINGFORD
KISH DUBLIN BAY