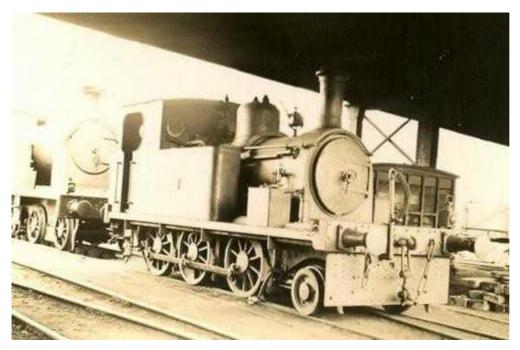


Ierland - Kleiner Umschlag - große Fülle von Irish Steam Zufallsfund auf niederländischem Flohmarkt

Wenn nicht ein freundlicher Händler auf den Inhalt eines zerknitterten kleinen alten Briefumschlags aufmerksam gemacht hätte, das vergilbte Couvert mit der niederländischen Aufschrift "Ierland" wäre wohl liegengeblieben. Doch siehe da: Es enthielt 35 historische Photos im Kleinformat zwischen 6x8,5 und 6,5x9 cm. Zudem waren fast alle sehr sorgfältig beschrieben mit Loknummer, Ort und Datum. Darüber hinaus wurden teilweise sogar Wetterbedingungen, Betriebswerksatmosphäre, Belichtungszeit und Blende aufgezeichnet. Nur sehr selten zog es Photographen - falls sie nicht aus GB oder von der Insel selbst stammten - zum irischen Eisenbahnnetz, erst recht in den Jahren unmittelbar vor und nach dem Zweiten Weltkrieg. Die privaten Photos entstanden zwischen 1937 und 1947. Die Bildqualität ist sehr unterschiedlich, von Aufnahmen mit Gegenlicht, abgeschnittenen Tendern und anderen Details bis hin zu schön erleuchteten Lokportraits. Beim Lokomotivbau in Irland kam man über Zweiund Dreikuppler nicht hinaus. Der Dampfbetrieb dauerte bei der CIÉ = Córas Iompair Éireann 1945-1963 für die Spurweite 5-3 ft.-in. und 1945-1960 für die Spurweite 3-0 ft.-in. Einige wenige Maschinen blieben für die Zukunft erhalten. Das Schienennetz im Süden wie im Norden Irland hat sich seit den 1950er Jahren sehr stark dezimiert.

Hier nun Einblicke in den Dampfbetrieb der 1930er und 1940er Jahre:



Lok "**Argadeen**" in Cork am 05.06.1938, 2-6-0T, umgebaut von der GSR 1929, Sie gehörte zur T&CLR Timoleague & Courtmacsherry Railway (1890-1924).

Zur Zeit der Auslieferung im Jahre 1894 war die Lokomotive, Werksnummer 611, typisch für eine Bauart zu Verwendung auf nicht eingezäunten Strecken, insbesondere in einem Gebiet, in dem Vieh gehalten wird und hauptsächlich Pferdewagen oder sogar Packpferde den lokalen Gütertransport besorgten. Die Lokomotive mit einer runden Feuerkiste und einem Dom war mit einer Glocke ausgestattet, angebracht zwischen dem Kamin und dem Kesseldom. Zur Erleichterung der Arbeit auf der enggeführten Strecke hatte sie einen starren Radstand von nur 2,7 m (9 Fuß). Das mittlere Treibrad war ohne Flansch. Da ein Teil der Strecke neben den Straßen verlief, hatte sie vorne und hinten Kuhfänger sowie Seitenbleche, damit die Tiere nicht durch die Bewegung der Kuppelstangen und das Ausströmen von Dampf aus den Zylindern erschreckt würden. Durch Hinzufügen einer Vorlaufachse wurde Achslast der Lokomotive verringert. Dafür wurden der Rahmen und der Führerstand um ein paar Fuß nach vorne verlängert. Sie sah nun aus wie eine Tram-Lokomotive. Schließlich wurde die Seitenverkleidung entfernt, nur die tiefen Führerstandstufen und die Befestigungspunkte weisen auf ihre Existenz hin. Die Lokomotive wurde im Gefolge umgebaut, das Führerhaus vergrößert und mit neuen Stufen, einer Belpaire-Feuerkiste und einem flachen Dom versehen. Die T&CLR-Lokomotiven

hatten keine Nummern, sie trugen alle Namen auf Gußeisenplatten, die seitlich am Wasserkasten angebracht waren. Das Fabrikschild wurde am Kohlenbehälter montiert. Hunslet Nr. 611 erhielt den Namen "Argadeen". Diese Lokomotive ging zusammen mit 0-4-2T St. Molaga 1925 an die GSR über. Sie wurde 1957 verschrottet.



Lok "St. Molaga" in Cork am 24.10.1937, 0-4-2T der Timoleague & Courtmacsherry Railway (1890-1924).

Die Timoleague & Courtmacsherry Light Railway (Spurweite 5 Fuß 3 Zoll oder 1.600 mm) wurde im April 1891 eröffnet und ursprünglich von zwei Lokomotiven betrieben, die beide aus den Leeds-Werken der Hunslet Engine Company stammten. Die erste von ihnen war eine 0-6-0ST mit dem Namen "Slaney", 1885 gebaut und 1920 verschrottet. Die zweite Lokomotive war Hunslet Nr. 520, gebaut im Jahr 1890, eine 0-4-2T/B1n2t namens "St. Molaga". Nach Übernahme durch die Great Southern Railways 1925 wurde sie zur einzigen Vertreterin der Baureihe L6. Nach der Verstaatlichung wurde sie 1945 von Córas lompair Éireann übernommen und 1949 ausgemustert.



Lok No.3s "Kent" in Schull am 03.05.1946, 2-4-0T/2´Bn2t. Sie wurde für die Schull & Skibbereen Light Railway (1886-1924) unter der Nummer S&SLR No.3 1914 von Peckett unter Fabriknr. 1356 erbaut. Die CIÉ musterte sie 1953 aus.



Lok No.5 in Inchicore am 17.04.1947, 4-4-0. Sie wurde +1949 verschrottet. Sie gehörte zur Baureihe 2 der Great Southern & Western Railway, nach Plänen von Alexander McDonnell von den Inchicore Works. 12 Stück wurden dort zwischen 1877–1880 produziert. Die leichte 2'Bn2-Maschine war bestens geeignet für Strecken mit geringer Achslast.



Lok No.34 in Cork am 24.10.1937, 2-4-2T, Class 33, GS&WR 34, +1957 CIE Die Lok wurde in Inchicore nach Plänen von H.A. Ivatt erbaut. 1892-94 entstanden sechs Stück. Sie gehörte zur Gattung F6.



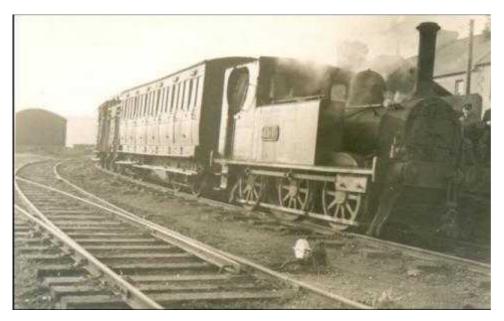
Lok No. 4s in Skibbereen am 03.05.1946 4-4-0T/2´Bn2t. Sie wurde 1888 von Nasmyth, Wilson & Co., Patricroft, erbaut für die 914mm/3ft-Strecke der Schull & Skibbereen Railway. Die ClÉ übernahm sie als DN5, Erin, sie wurde 1954 ausgemustert.



Lok No.60 in Cork am 05.06.1938, 4-4-0, GSR Class 60, GS&WR No.60, von ClÉ 1957 ausgemustert. Nach Plänen von J. Aspinall wurden 1883-1895 in Inchicore 30 Loks der Baureihe 52 und 15 der leicht verstärkten Baureihe 60 erbaut.



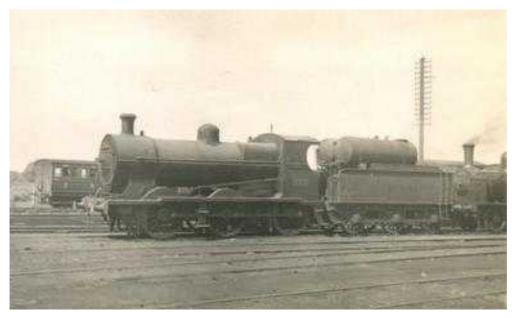
Lok No.85 in Waterford am 27.02.1938, 4-4-0, GSR Class 60, GS&WR No.60, von ClÉ 1959 ausgemustert.



Lok No.100 in Courtmacsherry am 11.05.1946, 7.30h, mit Coach 22B 33ft. Compo. Die 0-6-0T der Baureihe J30 gehörte zur GS&WR Baureihe 99 wurde 1891 in Inchicore gebaut, 1925 ging sie an die GSR, 1945 an CIÉ, die sie 1959 ausgemustert hat.



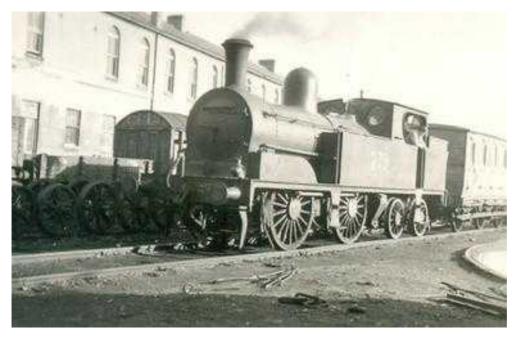
Lok No.217 in Limerick am 09.10.1938, 0-6-0T Baureihe J11, GSR Class 207, GS&WR No.217. Sie wurde 1901 in Inchicore erbaut, gelangte 1925 zur GSR und 1945 zur CIÉ, die sie 1961 ausmusterte.



Lok No. 264 in Inchicore am 22.07.1946. Die 0-6-0-Lok, GSR Class 257, GS&WR No.264, wurde mit Ölfeuerung ausgestattet und bei der CIÉ 1960 ausgemustert.



Lok No.270 in Inchicore am 11.08.1946, 4-4-2T, GSR Class 269, GS&WR 270, 1949 von der CIÉ ausgemustert.



Lok No.279 in Broadstone am 13.10.1947. Die 0-4-4T-Lok, GSR Class 279, wurde 1953 von der CIÉ ausgemustert

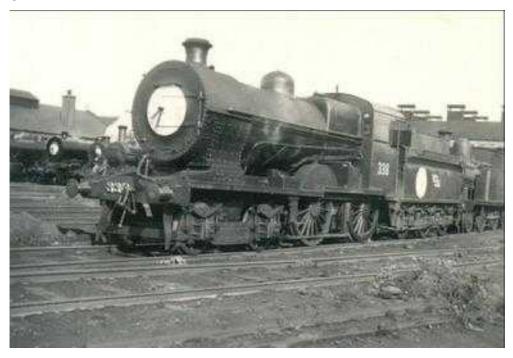


Lok No.290 (nicht deutlich erkennbar), 2-4-0, gehörte zur Baureihe G3, von der Dübs & Co. 1889-1894 acht Stück erbauten für die Waterford and Limerick Railway. Die Loks der GSWR Baureihe 276 wurden zwischen 1907 und 1959 ausgemustert.



Lok No.329 4-4-0 Class 321, +1960, & No.331 4-4-0 Class 321, +1959, in Headford Junction mit dem Zug Kingsbridge-Killarney Excursion.

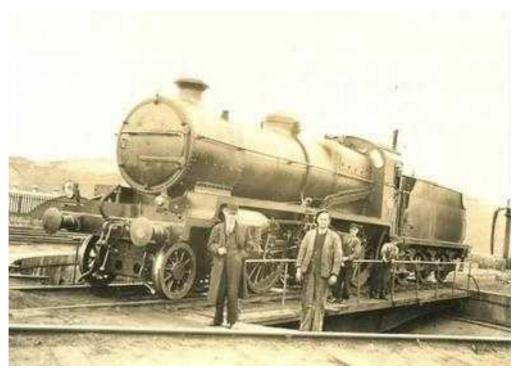
No.331 gehörte zu Baureihe D2 und wurde 1906 in Inchicore von R. Coey erbaut und 1959 bei der CIE verschrottet. Die12 Maschinen der Baureihe 321 (andere Baureihenbezeichnungen D4/D3/D2 [Inchicore]) wurden von der Great Southern and Western Railway (GS&WR), der Great Southern Railways (GSR) und zuletzt der CIÉ genutzt. Sie wurden zwischen 1927 und 1960 außer Dienst gestellt.



Lok No.338 in Inchicore am 10.10.1947, 4-4-0 Class 333, umgebaut auf Ölfeuerung, 1959 von der CIÉ ausgemustert.



Lok No. 351 Limerick 09.10.1938, 2-4-0T. Nach Plänen von Robert Coey wurden 1903 acht Stück als Baureihe J9 in Inchicore gebaut und bis 1964 ausgemustert.



Lok No. 376 auf der Drehscheibe in Athlone am 15.06.1938, 2-6-0 Class 372, Ölfeuerung, +1961. 20 Maschinen dieser Baureihe wurden nach Plänen von R. E. L. Maunsell erbaut und aus Großbritannien nach Irland exportiert. ClÉ musterte die Loks bis 1965 aus.



Lok No.406 in Inchicore am 22.07.1946, 4-6-0, GSR Class 400, GS&WR No.406. 1930 wurde die Maschine durch GSR zur Zweizylinderlok umgebaut und 1957 durch CIÈ ausgemustert.



Lok No.409 in Killarney am 12.06.1938 mit Driver P. Skelly, 4-6-0, GSR Class 400, auf Ölfeuerung umgebaut, GS&WR No.409. 1930 wurde die Maschine durch GSR zur Zweizylinderlok umgebaut und 1958 durch CIÈ ausgemustert.



Lok No.424 in Canal St. am 08.11.1946, 2-4-0T, GSR Class 423, D&SER No.49, 1945 gelangte sie zur ClÉ, die sie 1952 ausmusterte. Zur Baureihe G1 gehörend wurde sie 1890 von der Dublin, Wicklow & Wexford Railway als No9 Dalkey erbaut. 1925 gelangte sie zur GSR als No.424. 1934 wurde sie umgebaut und erhielt einen Belpaire-Kessel.



Lok No. 443 in Inchicore am 10.10.1947, bereits ohne Treibstangen abgestellt., 0-6-0, GSR Class 442, D&SER No.14, +1955 CIE.



Lok No. 456 in Bray am 26.04.1947, 4-4-2T, GSR Class 455, D&SER 34, +1955 ClÉ. Dublin and South Eastern Railway führte sie als Baureihe C2 (Inchicore). Drei Loks mit den Nummern 20, 34, 35 wurden später umnumeriert als 455-457.



Lok No. 459 in Bray am 26.04.1947, 4-4-2T, GSR Class 458, D&SER 54, +1953 ClÉ. Von der Baureihe C3 wurden 3 Stück gebaut (Inchicore), mit den Nummern 52(458), 53(460), 54(459). DW&WR, DSER, GSR, ClÉ.



Lok No. 467 in Cork am 05.06.1938, 4-6-0T, GSR Class 463, CB&SCR 14, +1959 ClÉ. Von der Baureihe B4, Inchicore, wurden 8 Stück durch Beyer, Peacock & Co. gebaut. Cork, Bandon and South Coast Railway, Great Southern Railways, Córas Iompair Éireann. GSR/ClÉ: 463–470. Spitzname Bandon Tanks, ausgemustert zwischen 1945 und 1963.



Lok No. 534 in Amiens St. vor dem Zug nach Meath am 26.08.1946, 4-4-0, GSR Class 530, Midland Great Western Railway MGWR No.2, +1949 CIÉ.



Lok No. 536 in Broadstone am 11.04.1947, 4-4-0, GSR Class 536, MGWR No.12, +1951 CIÉ.



Lok No. 545 in Broadstone am 25.05.1946, 4-4-0, GSR Class 545, MGWR NO.127, +1955 CIÉ.



Lok No. 574 in Sligo am 01.11.1947, 0-6-0, GSR Class 573, MGWR No.85, \pm 1963, ClÉ.



Lok No.615 in Broadstone am 22.05.1938, 0-6-0T, GSR Class 614, MGWR No.101, umgebaut auf Ölfeuerung, +1951 CIÉ.



Lok No. 636 auf der Drehscheibe in Broadstone am 11.04.1947, 0-6-0, GSR Class 623, MGWR No.36, auf Ölfeuerung umgebaut, +1959 ClÉ. Die riesigen weißen Punkte auf Rauchkammer und Tenderseite sollten wohl auf die Ölfeuerung aufmerksam machen.



Lok No. 666 in Broadstone am 23.07.1946, 2-4-0, GSR Class 650, MGWR No.27, +1957 CIÉ. MGWR 27, Name "Clifton", 1896 gebaut, GSR No.666.



Lok No. 668 in Broadstone am 25.05.1946, 2-4-0, GSR Class 650, MGWR No.32, +1959 CIÉ. MGWR No.32, Name "Ariel", gebaut 1897, GSR No. 668.



Lok No. 716 in Kingsbridge am 18.09.1946, 0-6-0 Class 710, gebaut 1935 durch GSR-I. +1961 CIÉ.



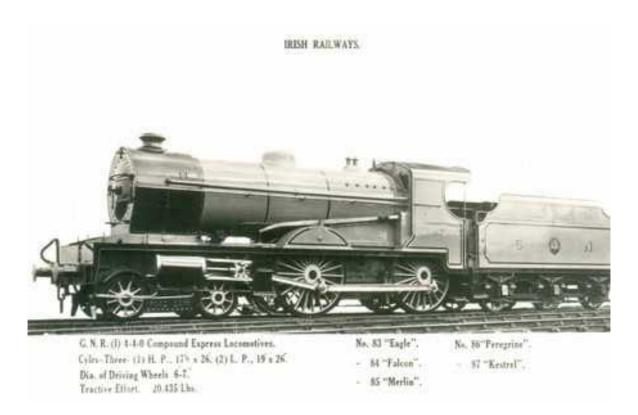
Lok No. 800 in Inchicore am 23.07.1946. Die 4-6-0 Expreß-Lok der GSR wurde 1939 in Inchicore gebaut. Die 2´C-h3-Maschine der Baureihe B1A gehörte zu den GSR Queens und trug den Namen "Maedbh/Maeve". +1962 CIÉ.

Quellen:

- Heinersdorff, Richard: Dampflokomotiven in Irland. Mit Unterstützung von Rail Preservation Society of Ireland u. Irish Railway Record Society. Wien: Popischil, 1993 (Bahn im Bild 110).
- Nock, Oswald Stevens: Irish Steam. A Twenty-year Survey, 1920-1939. Newton Abbot-London-North Pomfret: David & Charles, 1982.
- O'Connor, Kevin: Ironing the Land. The Coming of the Railways to Ireland. Dublin: Gill & MacMillan, 1999.
- Rowledge, J. W. Peter: Irish Steam Locomotive Register. Stockport: Irish Traction Group, 1993.

© P. Dr. Daniel Hörnemann

Zusätzlich noch ein paar ebenfalls auf dem niederländischen Flohmarkt gefundene Lokpostkarten aus Irland:



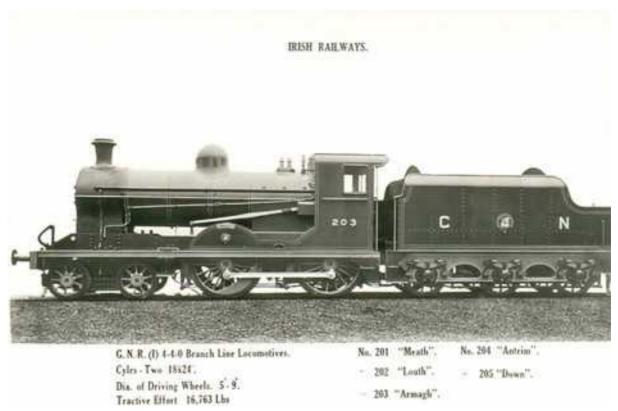
87 Kestrel (GNR[I]) 1932 von Beyer Peacock gebaut, 1946 Umbau mit Belpaire-Kessel, 1948 an UTA als No.87x, +1960



146 Great Northern Railway (I) 1948 von Beyer Peacock gebaut, 1958 an UTA als No.48, 1968 an NIR, +1968.



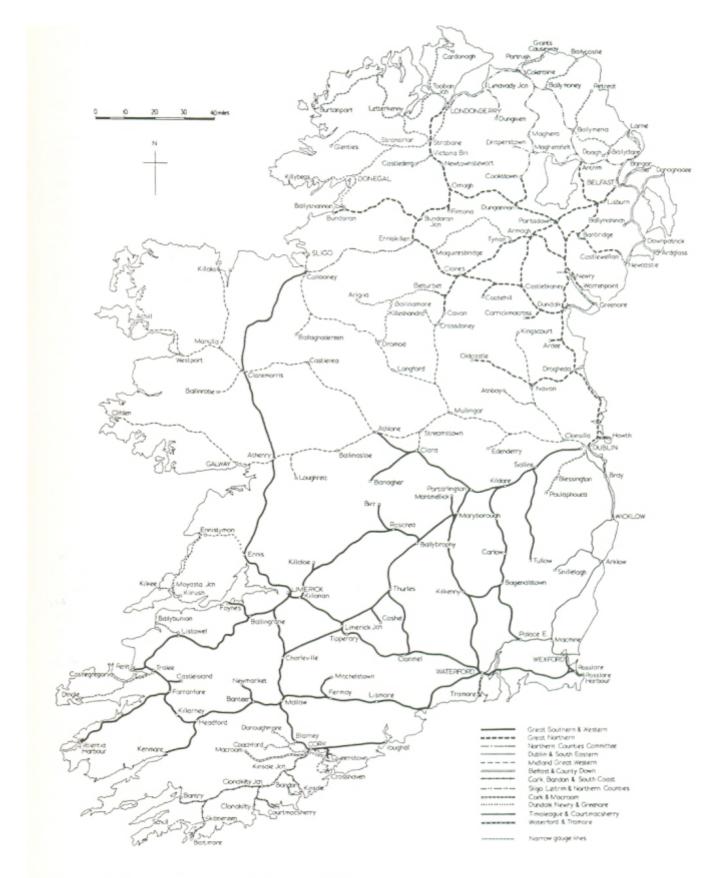
190 "Lugnaquilla" GNR (I) gebaut von Beyer Peacock 1915, Umbau 1939, 1958 an UTA als No.62, +1965.



203 "Armagh" GNR (I) Class U, 1948 von Beyer Peacock gebaut, 1958 an ClÉ als No.203N, +1962.



206 "Liffey" GNR (I) 1948 von Beyer Peacock gebaut, 1958 an CIÉ als No.206N, +1960.



Eisenbahnkarte von Irland 1920

(Sammlung Heinersdorff)

Größte Ausdehnung des Schienennetzes: 3442 Meilen = 5507 Kilometer.