Rainer Söcknick-Scholz

Reisen in Irland



bis

Bibliotheks- und Informationssystem der Universität Oldenburg 1996

Rainer Söcknick-Scholz

Reisen in Irland

im Spiegel älterer Reisebeschreibungen

Katalog zur Ausstellung in der Universitätsbibliothek Oldenburg vom 07.10. - 19.10.1996

Umschlag und Reproarbeiten: Gisbert Kleinhalz

Entwurf:

Rainer Söcknick-Scholz, Gisbert Kleinhalz unter Verwendung einer Abbildung aus: STARK, 1850

Verlag/Druck/ Vertrieb: Bibliotheks- und Informationssystem der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg

(BIS) - Verlag -

Postfach 25 41, 26015 Oldenburg

Tel.: 0441/798 2261, Telefax: 0441/798 4040

e-mail: sip@bis.uni-oldenburg.de

Inhalt

Vorwort	5
Warum nach Irland reisen?	7
Reiseführer und andere Publikationen über Irland	9
Die Verkehrsmittel	21
Die Entwicklung der Post- und Passagierdienste von England nach Irland	37
Die Entwicklung der Postdienste in Irland in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts	47
Reisen in Irland mit der Postkutsche	51
Charles Bianconi und die "Bians"	59
Fürst Pückler in Irland	69
Reisen in Irland mit der Eisenbahn	73
Auf Flüssen, Seen und Kanälen	79
Annotierter Katalog der Exponate	93
Zitierte Titel und Quellen der Abbildungen	113
Liste der Leihaeber	119

Vorwort

Irland an Hand alter und neuer Reiseführer und Reiseberichte vorstellen zu wollen, wäre ein kaum zu bewältigendes Vorhaben. So habe ich mich auf die in Deutschland und in deutscher Sprache erschienene Literatur konzentriert und den Schwerpunkt auf das 19. Jahrhundert gelegt.

In diesem Katalog finden Sie keine literaturwissenschaftliche Änalyse von Reiseberichten, auch keine Abhandlung über das Reisen oder die Literaturgattung der Reisebeschreibung. Ich will auch nicht dem Bild nachspüren, das sich die Autoren und die Leser dieser Berichte über Irland gemacht haben. Dies ist zum Teil schon in anderen umfangreicheren Arbeiten geschehen.

Ich möchte hier vielmehr versuchen darzustellen, wie gereist wurde, mit welchen Verkehrsmitteln und unter welchen Bedingungen.

Der Katalog soll auch eine Anregung sein, sich mit der älteren Literatur über Irland zu beschäftigen und die Berichte, soweit möglich, selbst nachzulesen. Das wird in den meisten Fällen recht schwierig sein, da nur noch wenige Bibliotheken diese Werke besitzen und Nachdrucke kaum existieren.

Aus diesem Grund habe ich in vielen, z.T. ausführlichen Zitaten die Autoren selbst ihre Eindrücke und Erlebnisse schildern lassen und dabei auch englischsprachige Werke herangezogen, um ein möglichst breites und abgerundetes Bild von den Reisebedingungen darstellen zu können.

Und, natürlich kann ich das nicht verschweigen, möchte ich auch anregen, sich selbst ein Bild von Irland zu machen, am besten durch einen Besuch des Landes selbst.

Lassen Sie sich nicht durch das Vorurteil abhalten, in Irland regne es immer, auch nicht durch Heinrich Böll's Betrachtungen über den irischen Regen in seinem 1957 erschienenen Tagebuch.

Ich möchte allen danken, die mich bei den Vorbereitungen zur Ausstellung und zu diesem Katalog unterstützt haben:

meiner Familie, der ich viel Zeit zum Lesen und Schreiben verdanke,

allen Freunden, Kolleginnen und Kollegen, die mir immer wieder mit Hinweisen geholfen haben,

many thanks to the staff of An Leabharlann Boole at University College Cork for their warm welcome und friendly support during my visit there in March 1996,

especially to Helen Davis (Special Collections), who made some old and rare material available to me.

Warum nach Irland reisen?

"Fahren Sie nicht nach Irland", sagte mir ein englischer Bekannter, "es mag landschaftlich ganz schön sein, aber es ist ein schmutziges und ungemütliches Land. Wenn Sie sehen wollen, wie schön es bei uns ist, gehen Sie an die cornische Riviera oder ins schottische Hochland."

"Wenn ich ein fremdes Haus besuche", sagte ich, "bleibe ich gar nicht gerne im Salon. Das Kinderzimmer ist viel charakteristischer und gar das Klosett! John Bull ist ein wohlhabender Mann und ich weiß schon, daß es sich in den Ledersesseln seiner guten Stuben himmlisch sitzt. Ich will gar nicht sehen, wie schön es bei euch ist, sondern wie es überhaupt bei euch ist" (Bermann, 1914).

Gibt es einen besseren Grund als die Neugier für eine Reise in ein anderes Land, sehen zu wollen, wie es dort überhaupt ist?

Nicht immer ist das Interesse für ein bereistes Land so allgemein formuliert worden. Meistens standen und stehen bestimmte Aspekte im Vordergrund der Reise. Das kann der Wunsch gewesen sein, sich über die geographischen, geologischen Gegebenheiten zu informieren, die politischen und sozialen Bedingungen zu studieren, das Interesse an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritten des Landes, die Flucht vor politischen Ereignissen im eigenen Heimatland, und viele andere Gründe. Das Interesse am kulturellen Erbe Irlands kam erst später als Reisegrund dazu.

Nur den wenigsten Reisenden ist es vergönnt, als erster ein Land zu bereisen und darüber berichten zu können, alle später kommenden Reisenden werden sich auf diese Berichte und Beschreibungen, wenn sie denn zugänglich sind, bei ihren Vorhaben und Vorbereitungen stützen. Und sie werden unter Umständen den vorhandenen Berichten einen weiteren hinzufügen.

Nicht jede Bilanz einer Irlandreise muß so negativ enden wie die von Twiss (1775):

"Der Leser wird gesehen haben, daß sich außer Dublin keine Gegenstände der schönen Künste in Irrland befinden: wollte demnach jemand diese Insel aus bloßer Neugierde besuchen, so könnte er allenfalls in der Hauptstadt landen,

sich ein vierzehn Tage darinn umsehen, und kleinere Streifereyen auf zwanzig Meilen in die Runde thun, so könnte er in diesem Raum alle Gemälde, Statuen und schönen Gebäude im Reich, verschiedene runde Thürme, Kreuze, Raths, Carns und Cromlechs, die Dargles, den Wasserfall zu Powerscourt, den Lachslauf zu Leixlip u.s.w. besehen.

Der Riesendamm ist es kaum werth, daß man ihn zu sehen, so weit geht, doch kommt dieses auf den Grad der Neubegierde des Reisenden an. Aber der Lachslauf zu Ballyshannon ist eine Scene von so sonderbarer Beschaffenheit, daß sie nirgends sonst gefunden wird, sondern Irrland so eigenthümlich ist, als Spanien das Stiergefecht; überdem verdient der Lough Erne allein schon, daß man die Reise thut. Von dannen kann ein Reisender so geschwind als möglich nach den Seen von Killarney gehen, und nach Dublin zurückkehren, ohne seine Zeit irgendwo zu verlieren, weil keine von den Städten, die er passiert, etwas merkwürdiges enthält, er möchte denn zu Cork oder Waterford an Bord gehen wollen. Von letzterm Ort segelt alle Woche eine Jacht nach Milfordhaven, und eine Jacht geht beständig nach Dublin und Parkgate, doch halte ich die Überfahrt mit dem Packetboot nach Holyhead für den sichersten und geschwindesten Weg. In drey Monaten kann er also die besten Gegenden von Irrland besuchen, und wenn er lieber reitet als fährt, kann er schon mit einem Drittel weniger Zeit auskommen: er kann von einem Ort zum andern gar leicht frische Pferde und Wegweiser bekommen; in einer Chaise aber kann er nicht mehr als 20 bis 25 Meilen des Tages machen; doch hat er den Vortheil dabey, daß er vor dem Regen beschützt ist, und alle seine kleine Bequemlichkeiten bey sich führen kann."

Reiseführer und andere Publikationen über Irland

Die ersten Itinerarien oder 'road-books' für Irland sind nach Fordham (1912) in der Zeit von 1771 bis 1826 entstanden. In diesen Werken wird der Verlauf der Straßen sowohl beschrieben, als auch in Karten verzeichnet und mit Entfernungsangaben zwischen den Orten, den Haltepunkten der Post und den evtl anzutreffenden Gasthöfen versehen. Bei den Straßen handelte es sich nicht um solche im heutigen Sinne, sondern um mehr oder weniger genau bestimmte Wege durch das Land, die für den damals hauptsächlich per Reit- oder Packpferd erfolgten Transport völlig ausreichend waren. Erst die später einsetzende Zunahme und Verbreitung von Karren und Kutschen als allgemeine Transportmittel machten einen Ausbau (Verbreiterung, Befestigung und auch die Neuanlage) der Verkehrswege notwendig. Zum Teil waren danach die Hauptstrecken in Irland in einem besseren Zustand als in England.

Im Jahre 1777 erscheint das nach Fordham ausführlichste Werk über die irischen Straßen: Taylor & Skinner's Maps of the roads of Ireland (siehe Abb. 1 bis 4), in Neuauflagen in 1783 und 1786. Der "Post-Chaise-Companion" von William Wilson erscheint 1803 und 1814 (siehe Abb. 6). "The travellers guide through Ireland" von George Tyner erscheint 1794 in Dublin. Weitere Titel im 19. Jahrhundert nenntFordham ab Seite 28 ff.

Publikationen aus und über Irland werden in Deutschland im 19. Jahrhundert in steigender Zahl verlegt. Die Gründe dafür sind weniger das Interesse an Irland als Reiseland, sondern die Sympathie mit der religiösen Emanzipationsbewegung der irischen Katholiken und mit der von Daniel O'Connell geführten Repeal-Bewegung, die die Auflösung der erst 1800 vollzogenen Union mit England zum Ziel hatte. Die Katholiken-Emanzipation war nach Oehleke (1995) von besonderem Interesse, spiegelte sie doch die in einigen deutschen Staaten auftretenden innenpolitischen Auseinandersetzungen wider.

Als Beispiele für so motivierte Veröffentlichungen seien hier genannt: Jakob Venedey: Irland, 1844, Leopold Schipper: Irland's Verhältnis zu England, 1844, und die Verbreitung der in Paris und Rom gehaltenen

Leichenreden auf Daniel O'Connell von P. Lacordaire (1848) und J. Ventura (1847) sowie Julius Rodenberg: Die Insel der Heiligen, 1860. Es erschienen in Deutschland aber nicht nur Beschreibungen der politischen und ökonomischen Verhältnisse, politische Schriften und Kommentare und Reisebeschreibungen, sondern auch die ins Deutsche übertragenen Werke einiger anglo-irischer Autoren, wie z.B. die Romane der Lady Morgan, die Irischen Elfenmärchen der Gebrüder Grimm, die Erzählungen von William Carleton und die Schriften von Anna M. und Samuel C. Hall.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts und in dessen 30er und 40er Jahren ist noch einmal eine Häufung von Publikationen zu Irland festzustellen. Dies hat allerdings weniger mit einem allgemeinen Interesse der Deutschen an Irland zu tun, das Gros der Publikationen ist politisch-propagandistischen Inhalts, in denen die historischen "Verbrechen" Englands an Irland angeprangert werden. Das Ziel dieser Werke ist es, innen- wie aussenpolitisch dazustellen, daß das Deutsch Reich die irische Unabhängigkeitsbewegung unterstützt, um so Verbündete zu gewinnen im Kampf gegen England, dessen Weltherrschaft zu brechen das Ziel der kaiserlichen Politik war. Auch die Publikationen in den 30er und 40er Jahren waren überwiegend

Auch die Publikationen in den 30er und 40er Jahren waren überwiegend Propagandaschriften gegen England.

Auch heute ist wieder eine gewisse Irland-Begeisterung festzustellen. Sie beginnt etwa Ende der 60er Jahre im Zuge der Wiederbelebung der Volksmusik, allerdings erstmal nicht der deutschen, sondern der angloamerikanisch beeinflußten Musik, die dann von deutschen Musikern (den Liedermachern u.a.) aufgenommen und verbreitet wurde. Wie sich das Irlandbild in Deutschland durch den Einfluß der irischen Musik und die Deutschland bereisenden irischen Musiker entwickelt hat, ist von Haefs (1983) sehr ausführlich dargestellt worden.

Viele Irlandreisende dieser Zeit wurden auch durch Heinrich Bölls "Irisches Tagebuch" (1957) angeregt. Sie nahmen es, trotz der Warnung Bölls ("Es gibt dieses Irland: wer aber hinfährt und es nicht findet, hat keine Ersatzansprüche an den Autor".) nicht als Literatur, sondern eher als Reisebericht und -führer wahr.

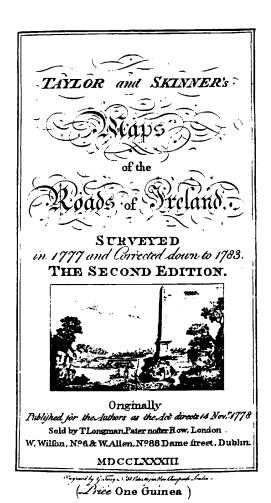


Abb 1: Titelblatt der 2. Ausgabe von Taylor & Skinner, 1783

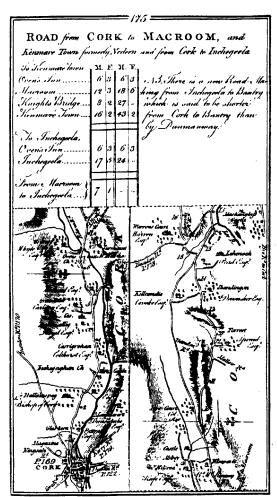


Abb. 2: Auszug aus Taylor & Skinner, 1783

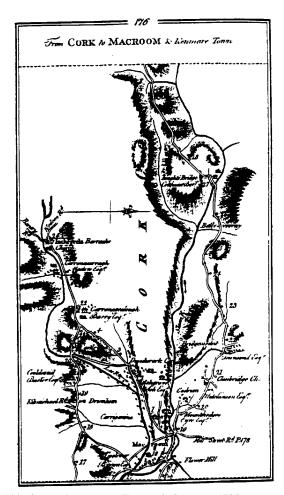


Abb. 3: Auszug aus Tayler & Skinner, 1783

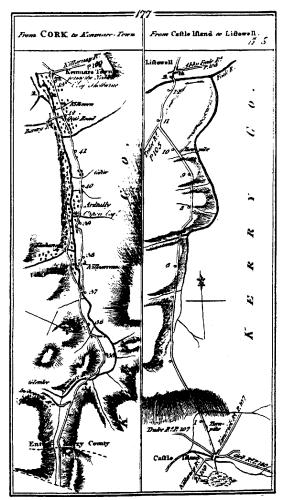


Abb. 4: Auszug aus Tayler & Skinner, 1783



Abb. 5: Karte von Irland aus dem Hibernian Atlas, 1798

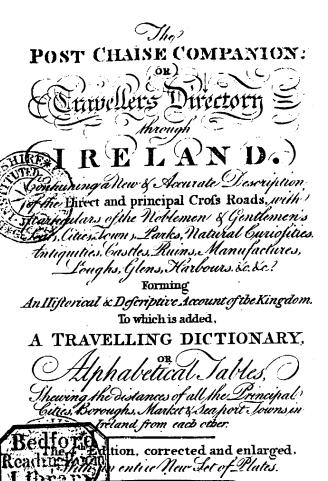


Abb. 6: Titelblatt des "Post Chaise Companion", Wilson, 1803

J / O O 4. Dublin Erinted K. Entilish 2 by S. Etoming. Heute ist die Zahl der Reiseführer, neben den zahlreichen Bildbänden, stark angestiegen, an aktuellen Auflagen sind 1996 etwa 70 Titel auf dem Markt. Auch hier ist eine Spezialisierung auf die Zielgruppen nicht zu übersehen. Für den Fuß- und Radwanderer ist bereits gesorgt, fehlt eigentlich noch ein spezieller Titel für die steigende Zahl der Motorradfreunde, für den Autofahrer sind die meisten Führer sowieso gedacht. Auch der Esoteriker wird mit einem speziellen Führer zu den mystischen Stätten bedacht. Unter der recht großen Zahl wirklich brauchbarer Titel finden sich natürlich auch solche, von deren Erwerb und Gebrauch abzuraten ist. Dies sind meist deutsche Übersetzungen dünner Titel, die für den Gebrauch durch USamerikanische Touristen in Irland geschrieben wurden.

Daß man den Inhalt der Reiseführer nicht immer für bare Münze nehmen darf, stellte bereits Inglis (1834) fest, als er sich über die Schönfärberei und die Übertreibungen in einem nicht genannten Reiseführer ärgerte:

"A few miles further, we entered what is called the Gap of Barnosmore; a mountain defile, much celebrated in the guide books, which speak of the stupendous height of the mountains, and of the extraordinary natural curiosity which the gap presents. I found merely a defile, amongst hills of moderate elevation; and nothing either wonderful, or stupendous. It is apity that all guide books should deal so largely in exaggeration. Everything is wonderful, sublime, stupendous! If it be a hill, that chances to be the subject of the writer's eloquence, it is ready to overwhelm the traveller, who is struck with awe and consternation: if a cavern be spoken of, the affrighted and daring visitor is lost in wonder, and fears the hungry waves are about to ingulf him for his temerity. Every rock is giant; every headland is sublime; every ruin a prodigy; erverything awful and wonderful; and the traveller, the most courageous of men, to tempt such frightful dangers. This is all silly, and ill-judged; a more chastened taste is wanted in the production of a guide books worthy to the present age".

Aber welcher Reiseführer kann dies heute für sich in Anspruch nehmen? Vermutlich keiner, denn sie werden alle von Menschen verfasst, die zum beschriebenen Objekt, zum bereisten Land und seinen Menschen eine persönliche Beziehung haben, die sie dazu bringt, bestimmte Dinge hervorzuheben oder zu vernachlässigen.



Abb. 7: Karte von Irland aus: Meidinger, 1828



Abb. 8: Der Streit der Kutscher um den Passagier; aus: A.GS_{TARK}, 1850

Die Verkehrsmittel

Die Anreise nach Irland erfolgte in der Regel von England aus über die Irische See, deren südlicher Teil als St. Georges Canal bezeichnet wurde und zum Teil heute noch wird.

Für die Überfahrt von England nach Irland standen den Reisenden auf verschiedenen Linien die als Mail Packet (später Steam Packet) bezeichneten Postschiffe zur Verfügung, die neben der Post und diversen Waren eben auch Passagiere beförderten. Die Anfang des 19. Jahrhunderts wichtigsten Verbindungen sind in der Abb. 17 dargestellt Robinson, 1948). Die Irische See war und ist wegen ihrer Stürme, ihrer Strömungen und ihres Seegangs gefürchtet. Nicht alle Passagiere überstehen eine rauhe Überfahrt unbeschadet, es gibt einige beredte Zeugnisse dafür. So schreibt beispielsweise Fürst Pückler (1828):

"Eine widerwärtige Seefahrt kann man nicht bestehen! Zehn Stunden wurde ich, zum Sterben krank, umhergeworfen. Die Hitze, der ekelhafte Geruch des Dampfkessels, die Krankheit aller übrigen, es war eine affröse Nacht, ein wahres Carl-von-Carlsbergisches Bild menschlichen Elends. Bei einer längeren Seereise aguerriert man sich zuletzt, und vielfacher Genuß wiegt dann die Entbehrungen auf, aber die kurzen Überfahrten, welche nur die Schattenseiten zeigen, sind meine wahre Antipathie. Gottlob, es ist vorüber, und ich fühle wieder festen Boden unter mir, obgleich es mir noch manchmal scheint, als schwanke Irland ein wenig."

Das liest sich schon nicht gerade einladend, aber noch nicht so dramatisch, wie uns Kohl (1843) den Beginn seiner Reise am 22.9.1842 von Holyhead nach Dublin an Bord eines von Her Majesty's Mailpackets beschreibt:

"Wir beiden unglücklichen Passagiere zogen uns in unsere Cajüte zurück und hörten es draußen um uns her lärmen und stürmen, ohne zu wissen, wohin all dieser Aufruhr mit uns hinaus wollte ... Passagiere, die noch nicht viel auf See gewesen sind, sind bei einem Aufruhre der Elemente immer etwas ängstlicher, als nöthig ist. Dies war der Fall mit unserer Passagiergesellschaft bei unserem Sturme. Und während wir die ganze Nacht erwarteten, den Ruf unserer Matrosen ebenso zu hören, wie in Shakespeare's Tempest: All lost! to prayers! to prayers! all lost! - vernahmen wir auf ein Mal gegen Morgen, aus einem kleinen, sehr unruhigen und unlieblichen Seekrankheitsschlummer, der uns zuletzt doch noch beschlichen hatte, erwachend, daß die Maschine unseres Steamers stillstand, und daß wir ruhig in Kingstown vor Irlands Küste vor Anker lagen."

Das ist sicherlich auch von den Jahreszeiten abhängig und man kann auch wunderbar ruhige Überfahrten bei glatter See und strahlendem Sonnenschein erleben.

Neben den großen Schiffen wurden aber auch kleinere Schiffe eingesetzt, wie z.B. die Wherries, kleine Frachtsegler mit geringer Ladekapazität und wenig Mann Besatzung, die auch von der Irischen Post eine zeitlang für die Beförderung zwischen England und Irland eingesetzt wurde. Mit einem solchen Schiff hat vermutlich Twiss (1775) seine Reise nach Irland begonnen, gleichzeitig ein Beispiel für eine sehr individuelle Reisegestaltung:

"Zu Aberystwith, in Cardiganshire, hörte ich von einem kleinen Schiff, das nach Caernarvon segelfertig läge. Da der Wind günstig und das Wetter schön war, beredete ich den Schiffer durch ein Versprechen von einem halben Dutzend Guineen gar leicht, mit mir nach Dublin anstatt Caernarvon zu segeln. Ich gieng den 4 Junii 1775 an Bord, und stieg zu Dublin, nach einer angenehmen Fahrt von 43 Stunden, an Land. Unser ganzes Schiffsvolk bestund aus dem Schiffer und zwey Mann."

In Irland selbst bedienten sich die Reisenden meist der vorhandenen Transportmittel, der Postkutschenlinien, der Bianconi'schen Transportlinien, der Eisenbahn und später auch der Omnibuslinien. Die Schiffslinien auf den irischen Binnengewässern wurden anscheinend nur von wenigen Reisenden benutzt. Für bestimmte Strecken konnte man sich Fuhrwerke mit Kutschern mieten, aber auch nur Pferde, mit und ohne Führer, wie es z.B. Twiss und Fürst Hermann Pückler taten. Überwiegend zu Fuß reisten de Latoquenaye und Clement, und zumindest einen Teil seiner Reise hat auch inglis zu Fuß absolviert.

Bei den benutzten Landfahrzeugen gehen die Bezeichnungen etwas durcheinander, mal ist die Rede von der Mail-Coach, der Stage-Coach oder von Diligencen.

Als Mail-Coach ist eine Kutsche zu bezeichnen, die auf einer festen Strecke und nach einem festen Fahrplan Post, Personen und auch Waren transportiert. Sie unterscheidet sich eigentlich nur durch den Betreiber, die Postbehörde, von der Stage-Coach, das ist die Bezeichnung für jede Art von Kutschen, die ebenfalls auf einer festen Strecke zwischen zwei und mehr Stationen (stages) dem öffentlichen Waren- und Personenverkehr meist durch einen privaten Unternehmer zur Verfügung stehen. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts waren sie meist das einzige Verkehrsmittel für Personen, die nicht über ein eigenes Fahrzeug verfügen konnten und die eine weite Landreise unternahmen, danach erfolgte ihre allmähliche Ablösung durch die Eisenbahnen.

Als Diligence wird eine große, vierrädrige Landkutsche französichen Ursprungs bezeichnet, mit geschlossenem Wagen, die auf langen Strecken eingesetzt wurde. Sie wurde auch in England benutzt und war in beiden Ländern im 18. und 19. Jahrhundert verbreitet. Die Diligencen, von denen einige bis zu 16 Passagieren befördern konnten, waren in zwei bis drei Abteile untergliedert. Oftmals konnten weitere Passagiere auf dem Dach mitreisen oder neben dem Kutscher, wenn dessen Sitz breit genug war. In ihrer Funktion als Transportmittel für den Reisenden sind die Mail-Coaches mit den Stage-Coaches gleichzusetzen.

Unter den Mietkutschen kann man sich nun eine Vielzahl unterschiedlicher Fahrzeuge vorstellen, wie sie beispielsweise von Twiss erwähnt werden:

"Es giebt viele Cariolen in Dublin, die beständig auf den Gassen halten; sie werden hier Noddies genannt; diese sind wie die Mietkutschen abscheulich schlecht, und sogar gefährlich, daß man Ursache hat, sich zu wundern, daß sie zum Gebrauch erlaubt werden."

Die Darstellung der Fahrzeuge in den zeitgenössischen Berichten sind eher Karikaturen von Gefährt und Kutscher als technisch korrekte Darstellungen, wie die Abb. 10-15 leicht erkennen lassen.

Vermutlich beruhen alle diese Fahrzeuge auf dem Grundtyp des einspännigen, zweirädrigen Karren, der als Ladefläche zunächst nur eine Plattform hat, wie er von Twiss beschrieben wird:

"Die Waaren werden in der Stadt auf zweyrädrigen Karren von einem Ort zum anderen geschafft, die von einem Pferde gezogen werden. Die Räder sind dünne runde Scheiben, die etwa zwanzig Zoll im Durchmesser halten. Bey den Karren, die auf dem Lande gebraucht werden, stehen die Räder weiter auseinander, als bey denen in der Stadt. Der Pöbel bedient sich dieses Fuhrwerks sehr häufig zum Vergnügen. Es wird in solchem Fall ein Bette oder eine Matte auf den Karren gelegt, auf den sich ein halb Dutzend Leute setzen, und mit den Beinen nur einige Zoll von der Erde hängen; sie gehen gemeiniglich sehr langsam."

Dieser Fahrzeugtyp ist auch heute noch, wenn auch selten geworden, in den ländlichen Gebieten anzutreffen (s. Abb. 16).

Die schon etwas komfortablere Form, mit bequemem Zugang von hinten und verglasten Fenstern erwartete Kohl (1843) im Hafen von Dun Loagheire:

" ... und fuhren in einer kleinen Kutsche nach Dublin, die uns schon ihrer fremdartigen und komischen Erscheinung wegen sehr einladend vorkam. Es war nämlich eine Art viereckiger, vorn mit Gläsern versehener Kasten, der auf zwei Räder gestellt war, und in den man von hinten hineinkroch (...) Der Kutscher sitzt vorn auf dem Kasten und hält die Füße auf die Deichsel hinab. Die Deichsel befindet sich nicht an der Achse der Räder, sondern an dem Wagenkasten selbst, und zwar ist sie ohne Gelenk daran befestigt. (...) Da das Pferd den ganzen Wagen an der steifen Deichsel hält, so muß dieser alle hopsenden Bewegungen des Pferdes mitmachen, und man sitzt in dieser schaukelnden Equipage ebenso, als wäre sie dem Pferde auf den Rücken gebunden. Alle irischen Wagen, bedeckt und unbedeckt, Ackerwagen und Vergnügungskutschen, vier- und zweirädrige, sind nach diesem Prinzipe gebaut, welches im Verlaufe meiner Reise noch mehr zu entwickeln Gelegenheit haben werde."

Bei der Schilderung seiner Reise von Edgeworthtown zum Shannon empfielt Kohl den Reisenden, die abseits der Postlinien reisen wollen, sich

einen Mietkarren zu nehmen, der ebenfalls auf dem Grundbauplan des irischen Cars beruht:

"Die gewöhnliche Weise, in Irland auf solchen Wegen, auf denen keine großen Diligencen rollen, zu reisen, ist die mittels einer Postkarre (car). Diese Postkarren sind ganz auf dieselbe Weise eingerichtet, wie jene Fiaker-Karren, die wir bei Dublin erwähnten. Sie sind zweirädrig, einspännig, mit einer Bank für zwei Personen auf beiden Seiten, - in der Mitte zwischen den beiden Bänken mit einer Vertiefeung für das Gepäck, die "der Brunnen" (the well) genannt wird; die Deichsel ist unmittelbar und ohne Gliederung steif an dem Wagenkasten, nicht wie bei uns an der Achse befestigt. Der ganze Wagen und die Passagiere machen daher jede Bewegung des Pferdes auf und nieder, oder rückwärts und vorwärts immer mit, als wäre der Wagenkasten dem Pferde selbst auf den Rücken geheftet. Wenn die Pferde viel galoppieren, so gewährt die komische und heftige Bewegung dann Einigen viel Spaß, Andere macht sie seekrank. - Die Wagen sind natürlich unbedeckt, und da es in Irland gewöhnlich regnet, so versäumt man nicht, sich und seine Sachen in irgend ein Waterproof von englischer Erfindung zu hüllen. (...) Das Pferd und den Kutscher dazu erhält man auf der Poststation, und die englische Meile wird mit einem Sixpence bezahlt, was gerade die Hälfte des Preises ist, den man in England für einen Einspänner bezahlt. (...) Einem Reisenden, der das Land kennen lernen will, sind jene irischen Postkarren sehr anzuempfehlen. Denn sie gewähren ihm die erwünschteste Unabhängigkeit von der Welt. Da man an gar keine Postroute gebunden ist, so kann man immer damit kreuz und quer im Lande herumfahren, wenn man nur für jede Meile einen Sixpence mehr bezahlt, und da man immer mit den Beinen schon halb zum Wagen hinaus ist, so entschließt man sich auch leicht zum Aus- und Einsteigen und braucht nichts am Wege ununter sucht zu lassen."

Auch die irischen Diligencen, d.h. die privaten Stagecoaches, bestehen aus Fahrzeugen dieses Bauprinzips, das von Charles Bianconi zu einer gewissen Perfektion entwickelt wurde:

"Diese Diligencenkarren sind nach demselben Principe gebaut, wie jene schon oft erwähnten "jaunting cars" und wie die beschriebenen zweirädrigen Postkarren. Nur sind sie vierrädrig und oft auch vierspännig. Die Bänke auf beiden Seiten sind lang und fassen 8 Personen. In der Mitte

zwischen den beiden Bänken befindet sich der "pit", eine Vertiefung für das Gepäck. Diese Vertiefung wird mit Kisten und Kasten vollgefüllt, und wenn dieser zuviele sind, so werden sie einer hohen Mauer darüber geschickt aufgebaut und bilden so eine Scheidewand zwischen den Rücken der Passagiere. Diese bekommen daher auf solche Weise nur das zu sehen, was sich auf ihrer Seite des Wagens zeigt. Die andere Hälfte der Welt und des Landes bleiben ihnen unbekannt, und die irischen Karren-Reisenden haben sich daher auf den Anhalteplätzen immer allerlei zu erzählen, was sich auf ihren respectiven Karrenseiten zugetragen und gezeigt habe.

Diese Karren können eine unbestimmte Anzahl von Personen halten. Denn sind die Bänke voll, so setzen sich auch wohl zwei einander in den Schoß, und sind dann noch ein paar Leute da, die Eile haben, so setzen sie sich zu den Effecten in den pit und strecken sich der Länge nach zwischen den beiden Rückenreihen der Passagiere aus, oder hängen sich sonst auf andere Weise an den Wagen an."

Aus dem erwähnten Bauprinzip hat sich sicher der Jaunting-Car (s. Abb. 9 u. 11) entwickelt, der, neben den einfachen Bauernkarren (s. Abb. 10 u. 16), das in Irland verbreiteteste Fahrzeug gewesen sein muß:

"The Jaunting Car

auch Jaunty Car, oder Side Car genannt, ein zweirädriges, offenes Gefährt, in Irland seit Beginn des 19. Jahrhunderts sehr verbreitet. Es war insofern ungewöhnlich, als es längs angeordnete Sitze für die Reisenden hatte, die sich Kopf-zu-Kopf oder Rücken-zu-Rücken gegenüber saßen. Diese leichte, von einem Pferd gezogene Karre beförderte vier Passagiere, allerdings wurden auf den früheren Versionen noch mehr Personen befördert. Sie hatte normalerweise einen schmalen nach vorn gerichteten Sitz für den Lenker." (Encyclopaedia Britannica)

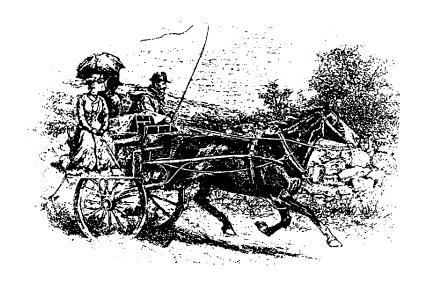


Abb. 9: A Jaunting Car, aus: O'MUIRITHE, 1972

Mit diesem Fahrzeugtyp hat Charles Bianconi wohl seine Transportunternehmen begonnen und später diesen Typ abgewandelt.

" - So verächtlich ich auch von diesen Karren [es ist der ursprüngliche Karrentyp gemeint] sprach, so sehr habe ich ein anderes Fuhrwerk bewundert, das, wie ich glaube, nur in den Gegenden um Dublin herum gebraucht wird, und das man Jaunting-car nennt. Es ist dies ein kleiner Wagen zum Spazierenfahren, der von zwei sehr niedrigen Rädern getragen wird, auf dem ein länglicher Kasten waagrecht ruht. Auf jeder Seite ist für drey Personen Platz; sie sitzen da, daß die Füsse über die Räder hinausragen, von denen sie durch gepolsterte Fußtritte getrennt sind. Man sitzt drey und drey mit dem Rücken zusammen; deswegen nennen auch Spötter diesen Wagen den irländischen Vis=a=Vis. Zwischen den beyden Reihen ist für etwas Gepäck Platz, und vorn auch für den Führer. Das Ganze wird von einem einzigen Pferde gezogen. Ich glaube, daß dieses Fuhrwerk das höchste ist., was man mit einem Pferde bewirken kann. Wenn es regnet, findet man freylich nur unter den aufgespannten Parapluies Sicherheit; hingegen bey dem mindesten Anschein einer Gefahr steigt man vom Wagen auf die Straße hinab, so leicht, als man vom Stuhle im Zimmer aufsteht; ebenso leicht steigt man wieder auf." (Pictet, 1804)

"I saw [...] the drivers of the jaunting-cars, vociferous in their recommendations of the superior advantages of their vehicles, in convenience and cheapness, over all rival and more ambitious conveyances." (INGLIS, 1834) (siehe auch Abb. 14: ein überheb licher Kutscher)

"Although there are carriages of all descriptions in Ireland, and coaches too on many of the public roads, the jaunting-car is the national vehicle; and Ireland would scarcely be Ireland without it." (INGLIS, 1834)

Auf den Binnenkanälen, dem Grand Canal und dem Royal Canal, sowie den schiffbaren Flüßen verkehrten im Wesentlichen Frachtboote. In einem gewissen Umfang fand aber auch ein regelmäßiger Personenverkehr statt. Diese Beförderungsmöglichkeit wurde kaum von den ausländischen Reisenden benutzt, jedenfalls sind nur wenige Beschreibung zu finden, z.B. bei: Latoquenaye (1801), Meidinger (1821, 1828), Inglis (1834), Kohl (1843) und Bermann (1914).



Abb. 10: A Car; aus: Tourist's Illustrated Handbook, 1859



Abb. 11: A Jaunting Car; aus: Stark, 1850

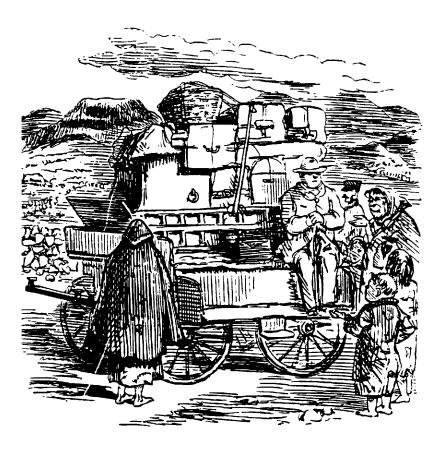
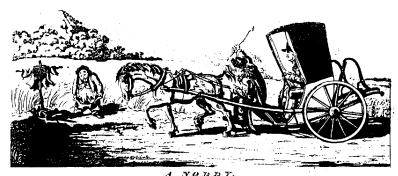


Abb. 12: Waiting for the Horse; aus:Hole, 1892



A NODEN.
(See These described!)
London: 14th by Verner, Hood & Sharpe Poultry Felling 2006

Abb. 13: The Noddy; aus: My Pocket Book, 1808

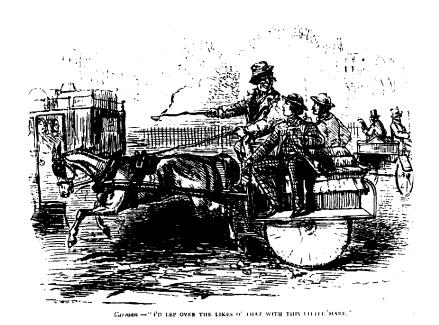


Abb. 14: Ein überheblicher Kutscher; aus: Hole, 1892



Abb. 15: A Car to Killarney; aus: Titmarsh, 1865



Abb.: 16: Milchanlieferung bei einer Molkerei im County Clare; aus: Freeman, 1969



Abb. 17: Karte der Packet-Stations; ausRobinson, 1948

Die Entwicklung der Post- und Passagierverbindungen von England nach Irland

Die Trennung Irlands von England durch die Irische See (auch Sankt Georgs Kanal genannt) beeinflußte die postalische Verbindung zwischen beiden Ländern sehr stark. Anders als Wales oder Schottland benötigte Irland die Paketbootverbindung zu den etwa sechzig Meilen entfernten walisichen Häfen Milford Haven in Südwales und Holyhead im Westen sehr. Von dort aus mußten die Reisenden aus Irland auf sehr schlechten Straßen durch ein rauhes und dünn besiedeltes Land fahren, bis sie die besseren Straßen von Chester oder Bristol nach London erreichten. Dennoch waren diese Verbindungen sehr wichtig, denn die irische Bevölkerung war groß genug, um mit ihr beachtliche Geschäfte zu betreiben, und die englische Regierung in Dublin und die englischen und schottischen Ansiedlungen, besonders im Norden Irlands, waren auf die postalischen Verbindungen angewiesen.

Holyhead wurde schon früh als Hafen für die Paketboote gewählt, weil es die kürzeste Verbindung war, aber sein Hafen war nicht besonders gut und die Straße zwischen Holyhead und Chester muß so unsicher und trügerisch gewesen sein wie die Irische See.

Die Verbindung von Milford Haven in Pembrokeshire war günstig für die Post und den Verkehr von Südengland aus, lagen doch so bedeutende Städte wie Bristol, Cardiff und Carmarthen an der Strecke von London her. Der irische Hafen für diese Verbindung war Waterford. Diese südliche Route war allerdings nicht sehr bedeutend, denn für die Post nach Dublin und den Norden Irlands wurde die Route über Holyhead benutzt. Der Hafen von Milford wurde zwar zur Zeit der Segelschiffe als sicher und groß angesehen, dieser Vorteil wurde aber aufgehoben durch seine ungünstige Lage. Deshalb sind auf dieser Strecke modernere Entwicklungen und Verbesserungen nur bis zum späten 18. Jahrhundert zu verzeichnen. Auch der ökonomische Vorteil dieser Verbindung, die preiswerter gewesen sein soll als die Verbindung von Holyhead nach Dublin, kam nicht immer zum Tragen, wie De Latocnaye (1801) erfahren mußte:

"... allein ich war auf der Reise nach Irland, und ich begab mich nach Milford Haven, welches das häßlichste Loch ist, wo ein Reisender, der eilfertig ist, und auf guten Wind warten muß, seinen letzten Heller verzehren kann. Drei bis viermal liefen wir aus, wir wurden aber eben so viel mal durch die Wellen genöthigt wieder einzulaufen, das viertemal endlich hielten wir uns bei Deal auf, (welches ein kleines Dorf am Eingange der Bay ist) und wir mußten hier acht Tage bleiben."

Als es dann endlich mit günstigem Wind weiterging, war die Überfahrt auch schon nach nicht ganz vierundzwanzig Stunden geschafft:

"Der Preis für die Überfahrt ist übertrieben, 1 1/2 Guinee und doch ist das Paquetboot bei weitem keins von den bequemsten und reinlichsten. Ich hatte diesen Weg aus ökonomischen Gründen gewählt; aber die Unkosten würden über Holyhead nicht halb so hoch gekommen seyn."

Die Holyhead Route erfuhr dagegen schon früher größere Beachtung. Bereits 1768 wurden zu den drei bereits verkehrenden Booten drei weitere eingesetzt, sodaß jetzt in beide Richtungen eine tägliche Verbindung möglich wurde. Die Post nach Irland aus den Industriestädten Lancashires und dem Norden war damals so bedeutend, daß sie direkt nach Chester transportiert wurde, von wo aus sie an die Postkutschen weitergegeben wurden, die die Strecke von London nach Holyhead befuhren.

Die Verbindung von Schottland nach Irland war noch günstiger, denn die Entfernung über See war wesentlich geringer. Schon sehr früh bestand die Verbindung zwischen Port Patrick in Wigtonshire und Donaghadee in der Nähe von Belfast. Der Bedarf an dieser Postverbindung war aber so gering, daß sie keine besondere Bedeutung hatte. Port Patrick liegt weit von den Zentren entfernt, bis London waren es über vierhundert Meilen und war mit Glasgow und Edinburgh nur durch fast unpassierbare Straßen verbunden. Um 1711 bestand eine Verbindung pro Woche, so es Wind und Wetter erlaubten, bis 1780 soll die Post hier noch in offenen Booten transportiert worden sein.

Nachdem Irland zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein eigenes Post Office zugestanden bekam, wurde die Post in dessen Regie mit eigenen Booten transportiert. Diese "wherries", kleine Frachtensegler, waren jedoch so klein, daß sie neben der Post jeweils nur etwa 10 Passagiere befördern konnten. Die Umleitung der Post über Dublin brachte Verzögerungen mit

sich, über die sich die Beschwerden häuften und dieser Dienst nach gut sechs Wochen wieder eingestellt wurde.

Dennoch blieb Dublin das Zentrum der Post. Die Beförderung erfolgte durch Kutschen, deren Einsatz aber dadurch eingeschränkt wurde, daß sie auf bestimmten Strecken Maut (oder Wegezoll) an sogenannte "turnpike trust" zu zahlen hatten, die den Ausbau und Unterhalt der Straßen besorgten. Jeden Abend verließen acht Postkutschen Dublin. Daneben wurde die Post auch zu Pferde befördert, was aber auf den Hauptstrecken und bei Nacht besonders für wertvolle Post als unpraktikabel angesehen wurde, da man glaubte, in jeder Nacht eine Beraubung befürchten zu müssen.

Über den Personentransport wird in diesem Zusammenhang nichts gesagt, es ist aber davon auszugehen, daß auf den Mail Coaches neben der Post auch Fracht, Zeitungen und Passagiere befördert wurden, und daß für diese Zwecke ähnliche Fahrzeuge wie in England im Einsatz waren.

Die Überfahrten von Irland nach England boten den Reisenden nur geringen Komfort, und die Iren hatten sich damit abgefunden, solange sie in Dublin ihr eigenes Parlament hatten. Nach dessen Auflösung im Zuge des Union Acts von 1800 mußten die irischen Parlamentsmitglieder zu den Sitzungen nach England reisen. Einige von ihnen setzten sich dann für die Verbesserung der Überfahrten auf den Paketbooten sowie für die Verbesserung der Straßen in Wales ein.

Bis in die zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts dienten Segelschiffe, meist nicht größer als 100 Tonnen mit etwa zehn Mann Besatzung, als Paketboote, die danach durch Dampfschiffe abgelöst wurden. Eine Fahrt von Dublin nach Holyhead dauerte normalerweise zwischen achtzehn und zwanzig Stunden, der Fahrplan unterlag aber vielfältigen Veränderungen.

Der Schriftsteller Shelley hatte im April 1812 mit seiner Frau Harriet eine äußerst unerfreuliche Überfahrt, ungünstige Winde dehnten die Fahrt auf sechsunddreißig Stunden aus, die Reise war dermaßen rauh, daß sie während der ganzen Zeit nicht essen konnten. Sie erreichten Holyhead um zwei Uhr morgends und mußten

"mehr als eine Meile im strömenden Regen über Felsen und Steine laufen, bis wir den Gasthof erreichten".

Die Landstraßen durch Wales zu den Fährhäfen waren ebenso unerfreulich wie die Überfahrten. Normalerweise dauerte es gut vierzig Stunden, um von London zu einem der Fährhäfen zu gelangen. Der walisische Teil der Reise führte durch ein sehr rauhes Land über Straßen, deren gefährliche Enge und steile Abschnitte allgemein bekannt und gefürchtet waren. Nachdem die Menai Straits erreicht war, mußten Post und Passagiere nach der Insel Anglesey übergestzt werden, um dort wieder in einer Coach die Reise über die Insel zum Hafen Holyhead fortsetzen zu kömen.

Der Hafen von Holyhead war ein "Tide-Hafen", und die Postboote wurde häufig durch den starken Seegang beschädigt. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten waren unregelmäßig und unsicher. Bei starken Ostwinden eigentlich günstig für die Passage nach Irland - konnten die Boote nicht auslaufen ("the packets could not warp out") und bei starkem Westwind war es schwierig in den Hafen einzulaufen. Bei schlechtem Wetter mußten die Schiffe bis zum Tageslicht auf See bleiben. Die von Bord gehenden Passagiere waren mit ihrem Gepäck großen Unannehmlichkeiten und manchmal persönlichem Risiko in den kleinen Booten ausgesetzt.

Im 18. Jahrhundert haben die Reisenden oft das Boot nach Parkgate benutzt, um die "execrable" (verflucht schlechten) Straßen in Wales zu vermeiden. Dieser "Hafen" liegt an der Ostseite der Mündung der Dee, etwa 12 Meilen südlich von Chester. Obwohl die Entfernung von Parkgate nach Dublin doppelt so groß war wie von Holyhead aus (etwa 120 Meilen), meinten die Reisenden, daß es die längere Fahrzeit wert sei. Ein weiterer Grund für die Wahl von Parkgate war der schlechte Ruf Holyheads als Ort, an dem man auf das Schiff oder die Kutsche warten mußte: Jonathan Swift nannte ihn "a scurvy, unprovided, comfortless place" und Thomas Moore sprach von "dem höchst unannehmbaren aller Gasthöfe, Spencer's Inn in Holyhead". Parkgate war bis ins frühe 19. Jahrhundert in Benutzung. Paterson beschreibt 1808 in seinem Road Book Parkgate als einen Ort, "wo sich Reisende oft nach Dublin einschiffen, um sich die Landreise durch Wales zu ersparen". Die Hafenanlagen wurden zerstört, als die Mündung der Dee versandete. Bereits 1843 wird Parkgate als "ehemals bedeutender Hafen für Handelschiffe nach Irland" beschrieben, aber "gegenwärtig ist die Schiffahrt durch eine große Sandbank beeinträchtigt, die die Schiffe daran hindert, an den Kai zu gelan gen."

Die in den folgenden Jahren ausgeführten Verbesserungen auf den anderen Verbindungen machten auch einen weiteren Unterhalt der Anlagen in Parkgate überflüssig. Zuerst wurde der Hafen von Holyhead durch Ausbaggerungen und den Bau adäquater Piers so sicher und praktisch gemacht wie nie zuvor, noch lange bevor durch Verbesserungen und Neuanlagen die Straße durch Wales zu einer echten National Road wurde.

Mit der Einführung der Dampfschiffe ergaben sich wieder Veränderungen. Noch bis in die zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts befuhren Segelschiffe die Linien nach Irland: sieben von Holyhead, sechs von Milford Haven und vier von Port Patrick aus. Das erste Dampfboot soll 1818 seinen regelmäßigen Dienst von Glasgow nach Belfast aufgenommen haben, das nächste im folgenden Jahr zwischen Liverpool nach Greenock, einem bisher nicht erwähnten Hafen.

Als auch auf der Route Holyhead nach Dublin ab 1821 Steamer eingesetzt wurden, nahmen diese zunächst nur Passagiere an Bord, denn der Posttransport war vertraglich an die Eigner der Segelschiffe gebunden, die durch die Einnahmeverluste aus dem Passagiergeschäft in arge Schwierigkeiten kamen.

Der regelmäßige Einsatz von Dampfschiffen begann 1821 ab Holyhead, 1824 ab Milford Haven und 1825 ab Port Patrick.

Dem neuen Verkehrsmittel wurden zunächst ähnliche Vorurteile entgegengebracht wie früher der Stage Coach. Da aber eine Reise mit dem Steamer als für den Magen und das Wohlempfinden wesentlich angenehmer empfunden wurde, war das Ende der Segelschiffe als Fährschiffe bald besiegelt.

Das neue Gefühl einer solchen Steamerreise beschreibt Richard Griffith nach einer Überfahrt nach Howth in der Dublin Bay im Jahre 1820:

"There is a tremulous vibration in the steam packet, occasioned by the action of the wheels, which, like the stroke of the oars in a boat, counteracts that smooth and gliding sensation in sailing which always affects the stomach."

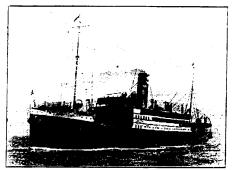
Und er fügt hinzu:

"I had a comfortable breackfast on board, and many of the passengers took luncheon". Daß dem nicht immer so gewesen ist, erfahren wir von Thomas Moore, der von einer etwa siebenstündigen, wenig angenehmen Überfahrt von Howth nach Holyhead im August 1823 berichtet:

"Sailed on the Ivanhoe; took to my berth and peppermint lozenges, but felt deadly sick all the way."

Und vielen geht es heute noch so.

BURNS-LAIRD LINE.



THE DIRECT ROUTE BETWEEN

SCOTLAND and IRELAND

pia ARDROSSAN (Royal Mail Route)
pia BROOMIELAW (Direct Service) BELFAST DUBLIN DIE GLASGOW

LONDONDERRY DIA GRASGOW GREENOCK

ENGLAND AND IRELAND LONDONDERRY DIA HEYSHAM

Through Booking between the Principal Stations in Scotland or England and Ireland

滋

The Company's Guide Book, Time Table, and Fare List, may be of tained on application

Passengers and their Luggage, Goods and Live Stock carried subject to the conditions specified in the Company's Sailing Bills

AND LAIRD LINES LIMITED 52 ROBERTSON STREET, GLASGOW, C.2. 9 DONEGALL PLACE, BELFAST. 16 WESTMORELAND STREET, DUBLIN, C.4. PRINCE'S QUAY, LONDONDERRY.

Abb. 18: Anzeige einer Reederei

Cork and Southern Ireland



from
ENGLAND

and WALES

via FISHGUARD-CORK DIRECT STEAMER

DIRECT - COMFORTABLE - ECONOMICAL

Tuesday, Thursday, Saturday
LONDON—Paddington Boat
Train dep. ... 5.55 p.m.
FISHGUARD — Steamer
dep. ... 12 night
CORK (Penrose
Steamer arr. ... 9,30 a.m.

Monday, Wednesday, Friday
CORK—
Steamer dep. ... 6 p.m.
FISHGUARD—Train
dep.5.10 a.m.
PADDINGTON—Train
arr. ... 11.20 a.m.

Trains from and to London (Paddington) and Principal Stations run alongside Steamer at Fishguard. Through Bookings-Tourist and Excursion Fares during Tourist Season. Circular Tours.

For further particulars apply-

CITY OF CORK STEAMPACKET CO., LTD.,
CORK—PENROSE QUAY. Telegrams: "Packet."

Passenger Office-

112 ST. PATRICK ST. Telegrams: "Packet."

or to BRITISH & IRISH TRAVEL AGENCY, LTD.

LONDON—America House, 29 Cockspur Street, S.W. 1.
Telegrams: "Comfyships Westrand."

BIRMINGHAM—43 Temple Row. Telegrams: "Coastwise."

BRISTOL—30 Baldwin Street. Telegrams: "Comfyships."

and Branches or Tourist Agencies.

Abb. 19: Werbeplakat einer Reederei



GREAT WESTERN RAILWAY

HOLIDAYS IN IRELAND

Travel to the Lakes and Landscapes

FISHGUARD AND ROSSLARE

DAILY SERVICE

(SUNDAYS EXCEPTED)

POWERFUL TURBINE STEAMERS

Express Train connections at Fishguard with all parts of England and Wales: and at Rossiare with all parts of Ireland. Trains run alongside steamers at each port. Save a day of your holiday by using THE SLEEPING CAR FROM PADDINGTON

CHEAP EXCURSIONS

WEEKLY ALL THE YEAR ROUND
TOURIST TICKETS—April 1st to October 31st, by each route.
Special Circular Tours in the Summer Months.

DIRECT STEAMERS

FISHGUARD & WATERFORD and FISHGUARD & CORK

For all information respecting Train and Steamer Services, Excursion and Tourist Week-end facilities, etc., apply at any G.W.R. Station or to Enquiry Office, Paddington Station, W.a.

Great Western Rullway Paddington Station, London, W.2. FELIX J. C. POLE.
General Manager.

Abb. 20: Werbeplakat einer Reederei

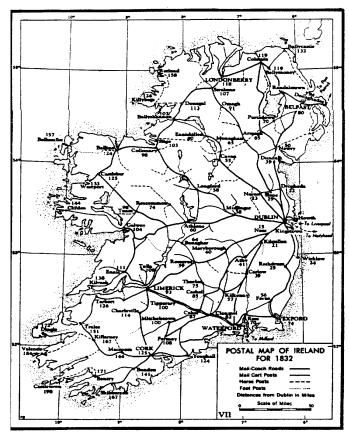


Abb. 21: Postal Map of Ireland for 1832; aus:Robinson, 1948

Die Entwicklung der Postdienste in Irland in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Die irischen Postlinien waren zunächst nur als Erweiterung der über Holyhead verlaufenden Strecke der Post- und Paketbeförderung zu sehen. Die gesamten irischen Postdienste wurden von Dublin aus selbständig verwaltet.

Sie entwickelten sich in Irland allerdings etwas anders als in England: nach der Einführung der regelmäßig verkehrenden Postkutschen um 1775 beschränkten sich die Linien zunächst auf die Hauptverbindungen zwischen Dublin, Belfast und Cork, und es gab weniger Vertragspartner für die Postbeförderung als in England, normalerweise nur einen oder zwei für eine Linie. Diese Vertragspartner stellten sowohl ihre eigenen Kutschen und Karren, als auch die Pferde. Vermutlich wegen geringerer Konkurrenz waren die Postdienste in Irland teurer als in England. Dazu machte Twiss (1775) die folgenden Bemerkungen:

"Neulich ist zur bequemen Beförderung der Briefe in und um Dublin eine Pfennigpost angelegt worden; und zwanzig Landkutschen gehen zum Dienst der Reisenden in die verschiedenen Gegenden des Reichs. Noch hat man aber keine Stationen vor Pferde, außer auf dem Wege von Dublin nach Belfast, der achtig Meilen trägt. Wenn man also bequem Reisen will, so muß man einen Wagen und Pferde auf Wochen oder Monate miethen. Ich bezahlte wöchentlich für eine Postchaise mit zwey Pferden, in der ich die Reise durch die Insel that, vier Guineen, der Kutscher mußte sich und die Pferde unterhalten. Selten machten wir über 25 Meilen des Tages."

Die Postbehörde sah damals die Gefahr, auf den irischen Straßen überfallen und beraubt zu werden, als sehr groß an. Deshalb wurden die irischen Postkutschen nicht nur von einer Wache wie in England und Schottland, sondern in der Regel von zwei bewaffneten Wachen begleitet, die auf den hinteren Aussensitzen mitfuhren. Die Kutschen beförderten, neben den maximal vier "inside"- Passagieren, in der Regel vier "outsidepassengers", einen neben dem Kutscher und drei auf den Sitzen hinter ihm an der Vorderseite der Kutsche. Die Wachen waren so postiert, daß

sie sowohl die Passagiere als auch die Straße beobachten konnten. Diese Maßnahmen stehen im Gegensatz zu dem, was Twiss (1775) zur Sicherheit auf den irischen Straßen schrieb:

"Man kann mit der vollkommensten Sicherheit in Irland reisen, welches vielleicht zum Theil der Seltenheit der Reisenden zuzuschreiben ist, denn außer in und um Dublin habe ich von keinen Straßenräubern zu Fuße oder zu Pferde gehöret."

Die Postkutschen arbeiteten von Dublin aus, in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts verließen täglich acht Postlinien die Stadt. Die von Mail-Coaches, Mail-Carts und anderen Postdiensten bedienten Strecken sind in der Abb. 21: "Postal Map of Ireland for 1832" gezeigt. In ihrer Blütezeit, den dreißiger Jahren, starteten die Kutschen abends um sieben Uhr nach Belfast, Londonderry, Galway, Enniskillen, Limerick, Sligo, Waterford, Wexford und Cork über Clonmel und Fermoy. Ferner gab es drei Tageskutschen: eine nach Belfast, die morgens um acht Uhr abfuhr und die einhundert (englischen) Meilen in zwölf Stunden bewältigte, eine Linie nach Kilkenny und die Post nach Cork startete Mittags, fuhr über Cashel und Fermoy und erreichte nach 125 Meilen ihren Bestimmungsort um acht Uhr morgens am nächsten Tag. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit betrug acht Meilen pro Stunde, die Stops mitgerechnet.

Eine der obengenannten Strecken hat wohl auch Meidinger (1828) benutzt:

"Von Limerick kehre ich nun nach Dublin (94 irl. Meilen) zurück. Der Weg dahin ist so gut wie nur immer in England. Eilwagen gehen täglich hin und wieder in 14 bis 15 Stunden Zeit, durch ein hieh und da wohlangebautes, aber größtentheils doch noch brach liegendes, dünn besiedeltes Torfland. Auf den verschiedenen Poststationen trifft man jetzt gute und reinliche Gasthöfe, (meist von Protestanten erbaut)."

Obwohl die von der Post befahrenen irischen Straßen ausgezeichnet waren, oft sogar besser als die englischen, erreichten die irischen Postkutschen nie die hohen Geschwindigkeiten, für die so manche englische Kutsche berühmt war. Das Leben und die Geschäfte verliefen in Irland einfach ruhiger, mit weniger ausgeprägtem Geschäfts- und Konkurrenzdenken als in England und Schottland. Zum Zustand der Straßen und über

die sonstigen Umstände für den Reisenden sei nochmals Twiss (1775) zitiert:

"Die Landstraßen sind fast durchgehends so gut als um London, die Gasthöfe sind mit allen Bequemlichkeiten versehen, die ein Reisender, der nicht gar zu zärtlich ist, nur wünschen kann; die Wirthe, die noch nicht durch gar zu zahlreiche Gäste verdorben worden, sind nicht so mürrisch und trotzig, als sie in England fast alle sind."

Die in der Abbildung 21: "Postal Map for Ireland for 1832" verzeichneten Linien bedienten nicht alle Gebiete Irlands, nur die wichtigsten Industrieund Handelsplätze wurden angefahren. Die vernachlässigten Gegenden verkehrstechnisch besser zu erschließen war das Verdienst eines Mannes, der nicht nur in der Fachliteratur, sondern auch in vielen Reiseberichten und -beschreibungen als ein Mann bezeichnet wird, auf den Irland mit Recht stolz sein kann: Charles Bianconi. Ihm und seinem Werk ist ein eigenes Kapitel gewidmet.

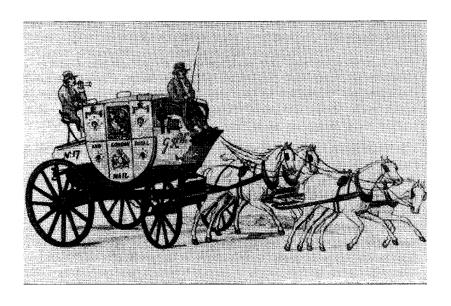


Abb. 22: British Mail Coach um 1805; ausRobinson, 1948

Reisen in Irland mit der Postkutsche

Die wenigen festen Verkehrsverbindungen, die es innerhalb Irlands zu Anfang des 19. Jahrhunderts gab, bestanden aus einigen Postlinien und sogenannten Tageskutschen, die nicht weiter als eine Tagesreise fuhren. Die Verbindungen bestanden nur auf den großen Straßen zwischen wichtigsten Städten, Marktorten und den größeren Häfen. Siehe dazu die Abb. 21: Postal Map for Ireland, 1832.

Neben den Linien der Irish Mail gab es noch einige Privatunternehmen, die sich mit dem Personen- und Gütertransport befaßten und die Postdienste auf die entlegeneren Gebiete ausdehnten. Das größte und bekannteste von ihnen wurde von Charles Bianconi betrieben, daneben gab es noch zwei erwähnenswerte, größere Unternehmen, die beide von Dublin aus operierten. Die Liniendienste von Purcell befuhren u.a. die Strecken nach Belfast, Londonderry, Dungannon, Cork, Clonmel, Kilkenny, Waterford und Wexford, sowie von Waterford nach Cork und Limerick. Das Unternehmen von Gasson befuhr im Wesentlichen Strecken im zentralen Tiefland mit Endstationen in Cavan, Drogheda, Kells, Navan, Killashandra, Granard und Enniskillen.

Diese Transportmittel zu benutzen, ist sicherlich kein großes Vergnügen gewesen, wenn wir den Berichten der Reisenden Glauben schenken dürfen, wie z.B. Clement (1845), der wohl aus finanziellen Gründen auf seinen Reisen meist zu Fuß ging, aber dann und wann die öffentlichen Verkehrsmittel in Anspruch nahm:

"Auf dem Wege zwischen Ballycastle und Larne ereigneten sich noch manche andere eingenthümliche irische Lebensscenen. Zur Gesellschaft hatte ich einen Engländer, Mr. J.B. Diesmal reiste ich per Post. Ballycastle wurde verlassen, tumultös und in aller Unordnung rollte und klapperte unsere Karre fort, zwei alte Pferde waren vor, wie ein einziger Klumpen saßen die Reisenden da, der Kutscher mußte beilaufen, kein Platz für ihn, er schien keine Milz zu haben und lief drei deutsche Meilen in einer Tour, inzwischen welcher Zeit sogar Pferde gewechselt wurden, wild und struppig sah er aus, hatte meist keine Jacke an, sondern diese bald unter dem Arm, bald im Wagen

liegen, keinen Hut auf, nichts um den Hals, keine Strümpfe an, ungeschoren, unrasiert, ungewaschen, ungeflickt war dieser seltne Postillion (...) Es war fast unmöglich,. ernst zu bleiben, denn es lag doch etwas gar zu komisches in dieser Erscheinung. Selbst dem Engländer kam dann und wann ein Lächeln an, und auf unseren Kutscher hinsehend, schüttelte er den Kopf und sprach: Wild people, Sir! Ja wild allerdings. Aber für uns sollte auf so viel komisches bald ein langer Ernst folgen. Zu Casheldun ward etwas Erfrischung genommen, Whisky war das Hauptstück des Tages, und alles in der Wirthsstube lief wild durcheinander, die Menschen und ihre Plauderhaftigkeit, unser Postillion aber hielt ein entsetzliches Commando. Wie gut als wir wieder in der Karre saßen, und mein englischer Gefährte und ich freuten uns, als Postillion und Pferde wieder anfingen zu laufen, uns unbewußt, welch ein Schicksal unser wartete in Cushindall. Der Weg dorthin war bald gefahren. In einer Stunde waren wir da. Unter großem Gepolter wurde Halt gemacht und noch mehr Gepolter kam von der Tür, wie Steine von den Dächern, so plumpten die Irländer aus dem Wagen, und lärmend, wie die Normannen. Es ist kein rechter Halt und Gehalt darin. Die reisende Gesellschaft, wozu sich eine zweite hier gesellte, hatte in einer Minute alle Räume des Wirthshauses überschwemmt, auch die Küche mit, und kein Mund schwieg. Drinnen Verwirrung, draußen Verwirrung, und der Tumult war so irländisch, als er sein konnte. Mittlerweile begann unser Postwagen sich zu häufen und noch ein anderer war an seine Seite gekommen. Und eben wollten Mr. B. und ich aus der Thür des Wirthshauses treten, um unsere Plätze wieder einzunehmen, denn wir hatten uns viel weiter einschreiben lassen in Ballycastle, und die Hälfte des Weges war noch nicht zurückgelegt, da waren unsere Plätze besetzt, die Karre hochgestapelt voll, keiner von den Ursurpatoren wollte weichen, so entstand ein Lärmen und Toben ohnegleichen, allein der Stapel blieb ungestört, der ausgezeichnete Postillion trat seinen Lauf wieder an, und wir wurden zurückgelassen. Das war kein Schade für Irland, denn doppelt vortheilhaft, denn man hatte unser Geld schon in der Tasche, und wir beide mußten einen anderen Wagen nehmen und den auch etwas verdienen lassen. In Glenarm ward die Sache vor Gericht anhängig gemacht. (...) Es half uns nichts, wir kriegten unser Geld und unsere Post nicht wieder, und die Postdirection in Dublin schwieg still dazu. (...) Von Glenarm aus war unsere nächste Bestimmung das hübsche Städtchen Larne. Unser Wagen sah so abgeblichen, veraltet, runzelig und wüst aus, als gehörte er einem längst vergangenen Zeitalter an, und trug alle irländischen Gebrechen außen und

innen an sich. Paddy saß vorn auf seinem Thron und gab sich solch eine Wichtigkeit, als leite er die größten Angelegenheiten der Welt, seine beiden Thiere schienen der jetzigen Menschheit kaum noch dienen zu können mit ihren dürren Knochen, doch liefen sie doch aus langer Gewohnheit, und sein Scepter in seiner Hand war schon sehr kurz geworden. Wir kamen die weite Anhöhe hinunter, wo die schönste Ansicht von Larne und dessen Umgebung ist. Der Wagen rollte nun von selbst bergab, und die alten Pferde mußten schneller fort, als sie es wünschten, um mit dem Wagen fortzukommen, unser Regent aber, weil wir dem Städtchen uns nahten, erhub mit mehr Anstand und Würde sein Scepter, suchte sich so viel Manier zu geben, als möglich war, setzte seinen Hut zurecht, schob sein bischen Kleidung an die gehörige Stelle, und nahm sich vor, es ebenso zu machen, als die anderen Wagenlenker, wenn sie schneller, als auf der entlegenen Landstraße, ihren schallenden Einzug in die Städte und Örter halten. Der gute Vorsatz mißlang. Unsere Pferde freilich waren Schnellläufer geworden und ihr Herr saß da in seiner vollen Glorie. Allein ich ahnte schon irgend etwas von Folgen, denn Hochmuth kommt vor dem Fall, und noch dazu war es ein unglücklicher Tag. Auf einmal fing es unter unseren Sitzen an, recht eigenartig zu rütteln und zu stoßen, und weit hinten erscholl ein Geschrei, welches uns zu gelten schien. Ich wandte mich schleunig um, und siehe da, das vierte Rad vom Wagen lag hinter uns -"

Auch Kohl (1843) äußerte sich anfangs recht skeptisch über die "Landkutschen-Comptoirs" und die "Landkutschen-Ausrüstungen", die

"von den englischen Reisenden und Schriftstellern sonst in allen Theilen des Landes gefunden und so humoristisch beschrieben werden."

In Dublin betritt er erstmals das Gelände eines solchen Unternehmens, wobei sicher eins der privaten Unternehmen und nicht die Royal Mail gemeint ist, und schreibt:

"Viel Freude ist in der That auf den ersten Anblick nicht dabei zu holen. Die vielen und langen Zettel, welche an der Wand hängen, und welche lauter Protestationen der Entrepreneurs gegen die Reclamationen der Passagiere enthalten, denen man für den Verlust ihrer Sachen, oder für die Beschädigung ihres Gutes nicht einstehen, denen man auch ihren einmal eingenommenen Platz nicht garantieren will, die auch selbst nachsehen sollen, wo und wie ihre Sachen verpackt werden, setzen den Reisenden

beinahe in Sorge um sich und seine Effecten. Dabei versucht er es vergebens auszuprobieren, wo er auf dem Wagen am bequemsten sitze. Im Inneren, wo es so eng ist wie eine Häringstonne, glaubt er ersticken zu müssen, und auswendig, wo ihn nur eine einzige, 4 Zoll hohe, dünne eiserne Sitzlehne vor dem 15 Fuß tiefen Abgrunde schützt, schwindelt ihm."

Dennoch empfiehlt er dem Reisenden, auf der Kutsche einen Außenplatz einzunehmen und gibt ihm auch gleich eine Warnung mit auf den Weg, damit die Reise für ihn nicht schon zu Ende sei, bevor die Kutsche überhaupt die Straße erreicht hat:

"Ich wählte mir natürlich immer einen Outside-Platz, da man daselbst wie auf einer specula sitzt und bequem rechts und links, vorn und hinten das ganze Land weit und breit überschauen kann, d.h. vorausgesetzt, daß man gleich von vornherein seinen Kopf nicht verloren hat und der Expedition, welche jedem britischen Outside-Passagier bei dem ersten Schritte, den die Pferde thun, droht, geschickt und glücklich entgangen ist. Die Thorwege der meisten Posthöfe im vereinigten Königreiche - und das ist wieder ein kleines Problem - sind nämlich so niedrig gebaut, daß die Köpfe aller Outside-Passagiere ohne Zweifel an ihren Balken hängen bleiben müßten, wenn sie nicht der Warnung des "Guards" (conducteurs) folgen wollten, der ihnen mit lauter Stimme befiehlt, ihre Köpfe zu bücken. (...) - All right, rief der guard, und stoop your heads, gentlemen, fügte er hinzu. Wir verkrochen uns alle sechzehn, wie eine Compagnie Soldaten, denen die Kanonenkugeln über die Köpfe hinfliegen, und als wir uns wieder gerade und einigermaßen bequem zurecht gesetzt hatten, rollten wir zur Stadt Dublin in die Grafschaft gleiches Names hinaus."

Nicht ganz so dramatisch wie bei CLEMENT liest sich dann wieder KOHL'S Schilderung seiner Kutschenfahrt von Drogheda weiter nordwärts Richtung Belfast:

" ... und am folgenden Tag nahm ich auf einer Stage-coach wieder meinen gewöhnlichen Sitz ein, nämlich einen Outside-sitz neben dem Kut scher. Dieser Platz neben dem Kutscher ist immer von allen Aussenseitenplätzen auf den englischen Diligencen der gesuchteste. Denn er bietet den meisten Comfort dar, da natürlich für den Kutscher, der eine viel wichtigere Person ist als der Passagier, auch weit besser gesorgt ist. Zunächst ist er in der

Regel mit einem Polster oder Kissen versehen, während die anderen Außenseitenplätze nur nackte hölzerne Bänke darbieten. Alsdann hat er ein Leder vorn, das sich der Kutscher zum Schutz gegen Regen und Kälte vorschnallt und von dem er dem Passagier gewöhnlich etwas abgiebt. Die anderen Außenseiten-Passagiere mögen ihre Beine beim Regen in die Tasche stecken, wenn sie sich kein Leder mitgebracht. Und dann hat man die muthigen und schönen englischen Pferde immer vor sich, deren Anblick allein schon ein großes Vergnügen gewährt, und endlich den Kutscher neben sich, der die nächste Station und den Weg dahin und Alles, was daneben liegt und wohnt, so genau kennt, wie seine Hand, da er vielleicht schon einige tausend Male auf diesem Straßenstück hin und her gefahren ist. Und ist er vielleicht ausnahmsweise etwas maulfaul und mag er dem wißbegierigen Fremden nicht viel erzählen, so mag dieser den Kutscher selber zum Gegenstand seiner Aufmerksamkeit und seiner Beobachtung nehmen. (...) Mein Lord-Driver, bei dem ich mich in Drogheda niederließ, um weiter dem irischen Norden zuzueilen, war leider etwas sehr stummer und moröser Natur, und ich war daher ganz meinen Betrachtungen über die englischen, die ich soeben gegeben habe, sowie meiner eigenen Beobachtung des Landes, das wir durchkreuzten, überlassen. Er bot mir nicht einmal die dem Bockspassagier, der für die beregten Vortheile, die er genießt, gewöhnlich auch etwas mehr bezahlt, eigentlich von Rechtswegen zukommende Hälfte seines Leders an, um mich damit gegen das so äußerst gemäßigte Klima von Irland zu schützen, das uns unterwegs abwechselnd mit etwas Regen, Hagel und Schnee begrüßte und zwischendurch wieder etwas Wind und Sonnenschein schickte, um uns bestens wieder abzutrocknen."

Wie es bei der Abfahrt noch zugehen konnte, schildert unsInglis (1834):

"It was the evening of market day, when I left Tralee for Listowel. I was seated on the mail car; and as the streets were thronged with carts and people, a little boy marched before, blowing a trumpet; while the driver, with an air of extraordinary importance stood up in his seat, and from one end of the street to the other, bawled out to the 'boys' and 'gintlemen' to make room for his majesty's mail coach. "

Auch die Kutscher und Postillione waren den meisten Reisenden allein schon vom äußeren Erscheinungsbild her wenig vertrauenswürdig. Nicht so ausführlich wie Clement, aber mindest ebenso unangenehm berührt, beschreibt Pictet einen seiner Postkutscher:

"Wir fuhren in einer schmutzigen und zerrissenen Postchaise ab, welche von zwei Mähren gezogen, und von einem Postknechte geführt wurde, der noch viel zerrissener als sein Wagen aussah. Die Ermel des Mantels, welcher um ihn hängt, drohen bey jedem Peitschenschlage von ihm herabzufallen, und werden beynahe nur durch den Schmutz des Ellenbogen festgehalten, welchen man durch weite Löcher sieht."

Insgesamt ist er aber mit allen angetroffenen Möglichkeiten der Postlinien und Kutschendienste während seiner Reise zufrieden gewesen.

Der Ausbau der Bahnlinien nahm den Mail- und Stagecoachlinien einen großen Teil ihrer Funktionen, insbesondere im Fracht- und Personenverkehr. Der Niedergang der Kutschendienste begann in Irland später als in England und gestaltete sich nicht so dramatisch wie dort, da diesen Linien immer noch die entfernteren Gebiete blieben und auch Zubringerdienste zu den Bahnstationen übernahmen.

"In sixty years, the Mail Coach was born, attained perfection, and, alas, perished." (ROBINSON, 1948).



Abb 23: Einspänner; aus: O'Connell, M.J., 1962

Charles Bianconi und sein Werk: Reisen mit den "Bians"

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war das öffentliche Verkehrswesen auf einige wenige Postlinien und Tageskutschen auf den großen Straßen des Landes beschränkt. In den von reichen Reisenden weniger besuchten Gebieten gab es kaum eine zufriedenstellende und schnelle Verbindung zwischen dem Lande und den Marktstädten. Die Armen mußten mit ihren Lasten zu Fuß gehen, die Bauern, die vielleicht 20 Meilen von der Marktstadt entfernt wohnten, brauchten wohl einen Tagesritt, um dorthin zu gelangen, einen Tag, ihre Geschäfte zu erledigen und einen Tag für den Heimweg. Viele der heute noch existierenden Märkte dauern traditionell drei Tage: Gathering Day (die Anreise), Fair Day (Markttag) und Scattering Day (die Heimreise).

Viele Reisende in Irland in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zollten den irischen Straßenbauern ihren Respekt und drückten ihre Dankbarkeit gegenüber Charles Bianconi aus, dessen Kutschen und Karren sie auf ihren Reisen in die entlegeneren Gebiete benutzten.

Ohne Bianconis Unternehmen ist die Entwicklung des irischen Verkehrswesens neben der staatlichen Post und der Kanalschiffahrt in der Zeit nicht denkbar. Das Eisenbahnnetz entwickelte sich erst ab der Mitte des 19. Jahrhunderts. Bianconi richtete in Privatinitiative in weitläufiges Liniennetz für den Personen-, Waren- und Posttransport ein

Charles Bianconi (1786-1875) wurde im September 1786 im Dorfe Tregolo in der Lombardei, nicht weit von Como, als Sohn eines Landwirts geboren. Im Alter von 15 oder 16 Jahren wurde er einem Landsmann, der sich in Dublin als Händler billiger Drucke und Bilderrahmen niederließ, als Lehrling mitgegeben. Mit dessen Waren zog Charles Bianconi als ambulanter Händler zunächst durch Dublin, später wurde er auch über Land geschickt. Nach Ablauf der 18 Monate, die er vertraglich an diesen Händler gebunden war, beschloß Bianconi, nicht nach Italien zurück zu gehen, sondern von Waterford aus auf eigene Rechnung mit Bildern und Rahmen zu handeln. Auf seinen langen und

mühseligen Wanderungen beneidete er oft diejenigen, die es sich leisten konnten zu fahren oder gefahren zu werden. 1806 eröffnete er in Carrick-on-Suir einen Laden als Schnitzer und Vergolder, immer noch mit Rahmen und Drucken handelnd. Später ließ er sich in Clonmel nieder, neben seinen bisherigen Geschäften kaufte er für die Regierung Goldmünzen auf, die diese dringend für die Begleichung ihrer Auslandsverpflichtungen brauchte. Jede seiner Geschäftserweiterungen machte ihm immer stärker den Mangel an ausreichenden Transportverbindungen für Waren und Personen klar. Im Juli 1815 begann er mit einem einspännigen zweirädrigen Karren Waren, Personen und Post zwischen Clonmel und Cahir zu transportieren, eine Entfernung von etwa 8 Meilen, bisher ohne öffentiche Transportmittel.

Das Experiment war ein finanzieller Erfolg. Die damals neu erhobene Kutschensteuer veranlaßte viele Leute, ihre "jaunting cars" aufzugeben, und sie preiswert anzubieten. Viele der für den Einsatz in der Armee gezogenen Pferde wurden nach dem Frieden von 1815 ebenfalls preiswert angeboten. Eines dieser Pferde war stark genug, eine Kutsche mit sechs Personen zu ziehen und erreichte leicht eine Geschwindigkeit von sieben Meilen pro Stunde. Dies war eine sehr gute Verbesserung gegenüber des "ould Irish jauntig car", mit seinem miserablen "jade of a horse", das die Wirtsleute in der Stadt oder auf dem Lande, geführt von einem wilden Fahrer, zu einem exorbitanten Preis an den hilflosen Reisenden vermieteten.

Kurz danach eröffnete er eine Linie nach Tipperary und Limerick, und am Ende des Jahres eröffnete er die Verbindungen zwischen Clonmel, Cashel und Thurles, sowie nach Carrick und Waterford. Ermutigt durch seinen Erfolg erweiterte Bianconi sein Unternehmen und eröffnete Linien in den entlegeneren Gebieten, wie zum Beispiel von Longford nach Ballina und Belmullet, zweihundert Meilen nordwestlich von Dublin, oder von Athlone nach Galway und Clifden, einhundertundachzig Meilen westlich von Dublin, oder von Limerick nach Tralee und Caherciveen, einhundert und dreißig Meilen südwestlich von Dublin.

Die allgemeine Nachfrage nach guten starken Pferden ging in der Zeit zurück und ihre Zucht stagnierte, sodaß es erforderlich wurde, zwei Pferde vor die Kutschen zu spannen. Die Kutschen selbst wurden dagegen vergrößert, sodaß sie nun vier Passagiere statt bisher drei auf jeder Seite aufnehmen konnten. Nach und nach wurden die zweirädrigen Wagen durch vierrädrige ersetzt, die dann je nach den Erfordernissen des Verkehrs auf der befahrenen Strecke von zwei, drei oder auch vier Pferden gezogen wurden. Im Jahre 1843 hatte er sein Unternehmen auf etwa einhundert Fahrzeuge, Postkutschen und Fahrzeuge unterschiedlicher Größe, mit einem Fassungsvermögen von zum Teil zwanzig Passagieren, erweitert, die Reisegeschwindigkeit lag bei acht bis neun Meilen pro Stunde, und seine Kutschen bedienten täglich etwa einhundertundvierzig Stationen.

Dreißig Jahre nach dem Start der ersten Kutsche beförderte Bianconi Passagiere und Waren über ein Liniennetz von über 1.633 Meilen, pro Tag wurden etwa 3.266 Meilen Wegs befahren. Obwohl er seine Fahrzeuge eigentlich zum Vorteil der geringeren Klassen fahren ließ, wurden diese auch von den anderen stark benutzt, und dieser Vermischung der Klassen maß Bianconi große Bedeutung zu.

Sein Erfolg ermutigte Nachahmer in den verschiedensten Teilen Irlands zu ähnlichen Unternehmungen und das Reisen wurde überall im Lande einfach und billig, teilweise billiger als eine Fußreise, von der enormen Zeitersparnis ganz abgesehen. Durch seine Unternehmungen wurde der Warenaustausch erleichtert und ging schneller vonstatten.

Über ein solches Konkurrenzunternehmen zu Bianconi auf der von der Post nicht befahrenen Strecke zwischen Cork und Bandon berichtet Kohl, wobei er auch den dadurch wohlfeileren Preis für die Beförderung hervorhebt:

"Neben den Segenswünschen der Bettler ist das Beste an dem besagten Wege die Billigkeit, mit der man darauf transportiert wird. Wir fuhren diese 50 Meilen für nicht mehr als 3 Schillinge und 6 Penny, was also auf die Meile noch nicht einmal einen Penny macht, während wir auf dem Wege von Killarney bis Bantry für die Hälfte Weges das Doppelte an Gelde bezahlen mußten. Auf diesem letzteren Wege, der erst neulich, wie wir sagten, in Gang gekommen ist, hat sich noch kein so lebhafter Verkehr und keine Opposition entwickelt, während auf dem ersten Wege zwischen Batry und Cork 'a graet opposition', eine große Opposition existiert. Es sind hier zwei 'rival-cars' (Rival-Karren) etabliert, die sich gegenseitig in Schnelligkeit und Billigkeit des Transports zu überbieten suchen. Diese Opposition besteht hier aber auch erst seit fünf Jahren, und früher machte der einzige Besitzer eines Diligencen-Etablissements

hier doppelt und dreifach höhere Preise. So wird also auch in Irland selbst in seinen entlegensten Theilen mehr und mehr von dem englischen Speculations- und Verbesserungsgeiste ergriffen und belebt."

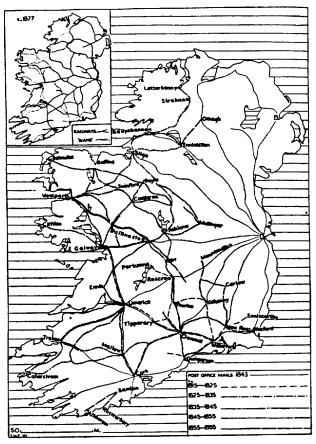


Abb. 24: Karte der Bianconi'schen Liniendienste, 1815-1877; aus: Freeman, 1969

Als Arbeitgeber soll Bianconi streng, aber freundlich und gerecht gewesen sein. Gute Arbeit wurde stets belohnt, Pensionen wurden großzügig gewährt. Auf seinen Stationen beschäftigte er zwischen ein und sechs, manchmal sogar acht Pferdeknechte, die sich um die insgesamt wohl eintausenddreihundert Pferde kümmerten. Seine Fahrer, zeitweise etwa einhundert, wurden je nach bedienter Linie unterschiedlich bezahlt. Die geringste Bezahlung erfolgte auf den stark frequentierten Linien, auf den die Fahrer noch mit einigen Zuwendungen von den Passagieren rechnen konnten. Später konnte er stolz sagen, daß nicht der geringste Schaden je seinem Eigentum zugefügt wurde, noch daß je eine seiner Kutschen angehalten und beraubt wurde, selbst wenn sie Post durch unruhige Gebiete beförderten.

1826 gab Bianconi seinen Laden in Clonmel auf, 1831 wurde seinem Antrag auf Einbürgerung stattgegeben. Er engagierte sich stark in der lokalen Politik, wurde zweimal zum Bürgermeister in Clonmel gewählt. Er war ein Freund und Bewunderer von Daniel O'Connell.

Der Ausbau der Eisenbahnen hatte in dieser Zeit begonnen, Bianconi lehnte es aber ab, sich an irgendeiner Opposition gegen sie zu beteiligen, im Gegenteil, er beteiligte sich finanziell an mindestens zwei Bahngesellschaften.

In Folge des raschen Ausbaus der Bahnen gab er einige Linien auf, die sich über 4530 Meilen erstreckten, dafür eröffnete er aber neue Linien mit einer Gesamtlänge von 3600 Meilen.

Er unterhielt zu dieser Zeit immer noch siebenundsechzig regelmäßige Linien, die weite Teile von zweiundzwanzig Counties bedienten.

Im Jahre 1846 kaufte Bianconi das Estate of Longfield in Tipperary, bei Cashel, wo er bis zu seinem Tod lebte und der größte Teil des bis dahin angehäuften Vermögens floß in den Ankauf von Land. Während der folgenden Jahre der Hungersnot gab er jedem, der darum nachfragte, Arbeit auf seinem Landgut und war auch anderweitig hilfreich. Der Personenverkehr brachte 1846 27.312 Pounds ein, die Postverträge weiter 12.000 Pounds.

Wie die Reisenden ihren eingangs erwähnten Respekt und ihre Dankbarkeit dann in ihren Berichten ausdrückten, sollen einige Textauszüge verdeutlichen:

Leitch Ritchie (1837) ist bei der Erwähnung oder Beschreibung der in Irland vorhandenen oder von ihm benutzten Verkehrsmittel recht

zurückhaltend. Bei der Beschreibung des für die Fahrt von Cork nach Clonmel gewählten Fahrzeugs wird er ausführlicher und weist auf die wirtschaftliche und soziale Bedeutung des Unternehmens hin:

"Ich begab mich von Cork nach Clonmel auf einem der so bekannten durch Herrn Bianconi gestellten Wagen. Dieser Mann hat sich aus einer sehr niedrigen Späre zu einem Mann wohlverdienter Bedeutung erhoben; und ich kenne wirklich kaum jemand, dem Irland mehr verdankte, als ihm. Er soll mehr als dreihundert Pferde haben, und über hundert Familien beschäftigen; er veranlaßt den Verbrauch von hundert Tonnen Heu und von zwölfhundert Barrels Hafer in jedem Jahr, und seine Wagen machen täglich über achtzehnhundert englische Meilen. Er thut jedoch noch mehr als dieß: er läßt seine Fuhren für sehr niedrige Preise, und setzt dadurch viele Leute in den Stand zu fahren, die sonst mit vielem Zeitverlust gehen mußten, oder gar nicht reisen konnten, und öffnet einen Theil des Königreichs dem Zufluß der Civilisation und des Reichthums, der bisher für alle nützlichen Zwecke eine terra incognita war. Kann er mehr thun? Ja, - er gibt auch allen Reisenden noch eine Lektion in der Moral, indem er seinen Kutschern befiehlt, wenn sie noch einen leeren Platz in ihrem Wagen haben, ohne Bezahlung solche Fußgänger mitzunehmen, die arm und müde scheinen, ganz besonders aber Frauen, die ein Kind auf dem Arm tragen.

Ich glaube, dergleichen Wagen oder Karren würden sich in England gut verinteressieren. Sie sind wohlfeil und einfach gebaut, werfen nicht leicht um, und besteigen sich sehr bequem. Für Frauen besonders und für alte Leute beiderlei Geschlechts sind sie auf jeden Fall besser als die Außenseite der Postkutschen. (...)."

Noch genauer wird ein solcher Bianconi'scher Karren in den "Skizzen aus Irland, (1838) geschildert:

"Wir hatten uns eben im Speisezimmer, das in der Regel auch als Gastzimmer dient, zu einem comfortablen Dinner gesetzt, als sich ein Posthorn mit dem unharmonischsten Gekrächze hören ließ, das je aus einem Messinginstrument gekommen ist, um das Anlangen von Bianconi's Karre kund zu thun. Diese Fuhrwerke haben sich im Laufe weniger Jahre über einen großen Theil der Landstraßen Irlands verbreitet, und ersetzen, was ihnen an Bequemlichkeit abgeht, so sehr durch die Wohlfeilheit des Fuhrlohns, daß es ihnen fast nie an Kunden fehlt, und

ihr Eigenthümer sich bereits ein sehr bedeutendes Vermögen zusammengefahren hat. Bianconi ist seines Ursprungs ein Italiener, der als junger Bursche nach der grünen Insel kam, um, wie viele seiner wandernden Landsleute, einen kleinen Handel mit Gypsfiguren zu treiben. (...) Auf seinen früheren Handelswanderungen durch die Insel war er darauf aufmerksam geworden, daß es in Irland fast überall noch sehr an regelmäßigen und wohlfeilen Reisegelegenheiten fehlte. Die Post- und Landkutschen reichten theils nicht aus, theils waren sie zu theuer; daher faßte er den Entschluß, die gewöhnlichen irischen Outside-cars zu einer Art von Diligencen einzurichten. Diese Gattung von Fuhrwerk ist meines Wissens nur auf der grünen Insel zu Hause, und besonders den dortigen Berg- und Sumpfwegen äußerst angemessen. Es sind niedrige zweirädrige Karren mit einer Gabel für ein Pferd. Man sitzt dos-á-dos gerade oben über den Rädern, welche nach der Außenseite bis über die Nabe hinab durch eine senkrechte Wand verdeckt sind, an deren Untertheil, wenig mehr als einen Fuß von der Erde, sich das nöthige horizontale Fußbrett befindet. Der von vorn nach hinten durchlaufende Platz oben in der Mitte hinter dem Rücken der beiderseitigen Passagiere ist etwa zwei Fuß breit und gewährt Raum genug für kleinere Pakete. Am vorderen Ende dieser sogenannten well wird häufig, aber nicht immer, für den Kutscher ein besonderer erhöhter Sitz angebracht, welcher sammt dem ganzen Obergestell auf Federn ruht, aber natürlich die Last des Pferdes sehr vermehrt, da dasselbe noch mehr als beim Cabriolet zugleich ziehen und tragen muß. Jeder Seitensitz faßt in den gewöhnlichen Karren höchstens drei Personen; Bianconi hat die seinen jedoch für vier bis fünf eingerichtet, sodaß mit Einschluß des Kutschers elf Menschen sammt einer ziemlichen Quantität Gepäck darauf Platz haben. Außerdem hat er oben ein Regendach mit Ledervorhängen und vor den Seiten Spritzleder befestigen lassen, so daß die fahrende Bude bei nassem Wetter zwar einen weniger angenehmen, aber doch trockenen Aufenthalt gewährt. Weil indessen ein einzelnes Pferd mit solcher Last eben nicht sehr geschwind fortkommen würde, so werden zur Seite der Gabel nach Befinden der Umstände noch ein oder zwei Gäule beigespannt. Etwa alle zehn englische Meilen befinden sich die nöthigen Relais, so daß die Fuhrwerke gewöhnlich zwei bis drittehalb und auch wohl drei Stunden Wegs in einer Stunde Zeit zurücklegen können. Der günstige Erfolg, welchen die Unternehmung, besonders des wohlfeilen Passagiergeldes

halber, gleich von Anfang an gewährte, hat Bianconi nach und nach in Stand gesetzt, seine Karrencommunication über ein sehr bedeutendes Netz der Insel auszudehnen."

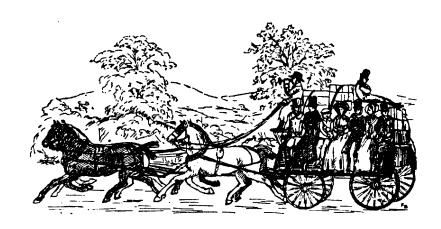


Abb. 25: Eine Bianconi - Karre unterwegs; aus: O'Connell, 1962

Allerdings fallen nicht alle Beschreibungen oder Bemerkungen zum Bianconi'schen Verkehrswesen so postiv aus. Über einen Teil seiner Reise durch die Grafschaft Kilkenny bemerktClement (1848):

"Noch nie bin ich so schnell von der Stelle gekommen auf herkömmlichen Fuhrwerken, als von New Ross nach Waterford, in einer von Bianconis Kutschen. Die Pferde waren voll Lebens, der Kutscher jung und vom Whiskygeist glühend, und der Weg über Berg und Tal. Das war ein rasches und gefährliches Fahren, auf der Kutsche (outside), am schlimmsten bergab, wenn der feurige Fuhrmann seinen schleunigen Rennen zupfiff, worauf sie jedesmal die Ohren zurückschlugen und davon flogen wie verfolgtes Wild. Der Wagen lief 14 englische Meilen in der Stunde (3 deutsche Meilen) - das ist in Irland etwas Unerhörtes und die Peitsche knallte so wild wie in der Normandie. Ein solche Fahren ist ein Wahnsinn, zumal wenn die Zügel in irischer Hand sind, schlägt der Wagen um, so werden die wenigsten mit dem Leben davon kommen, die Gefahr merkt man am Besten, wenn man einem solchen Fuhrwerk auf der Landstraße nachsieht, es geht hin und her, wie ein Boot auf dem Was ser."

Mit dem relativ raschen Bau der verschiedenen Eisenbahnlinien in Irland ab etwa 1835 gab Bianconi zwar einige seiner Liniendienste auf, eröffnete dafür aber neue in noch nicht erschlossenen Gebieten, unter anderem Zubringerdienste zu den wichtigsten Bahnstationen, wie er sie vorher schon zu bestimmten Häfen der Kanal- und Flußschiffahrt eingerichtet hatte.

Die "Bians" (sprich: Bei-änns), wie die Fahrzeuge, aber auch sein Personal, allgemein genannt wurden, waren noch bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, bis zum Beginn des Automobilzeitalters, besonders im äußersten Westen von Ulster und Connacht im Einsatz.

Ausgesprochene Raritäten sind die von Kohl (1843) erwähnten Streckenkarten und Kupferstiche geworden:

"Herr Bianconi hat sogar kleine Karten von Irland verfertigen lassen, auf denen man deutlich alle die Wegstrecken bemerkt, die von seinen Karren befahren werden. Auch sind Künstler bemüht gewesen, seine Entreprisen durch Kupferstiche zu verherrlichen, welche man überall in Irland sieht, und die den Titel haben: 'Bianconi - Cars'."

Sie sind selbst in Irland kaum noch aufzutreiben, vielleicht sind sie in den noch existierenden Stationen, wie dem "Bianconi's Inn" in Killorglin, noch zu sehen.

Fürst Pückler in Irland

Einer der bekanntesten Irlandreisenden des 19. Jahrhunderts ist sicherlich Hermann Fürst Pückler-Muskau gewesen, dessen Vorliebe für schöne Architektur und dessen landschaftgärtnerischen Unternehmungen ihn nahe an den finanziellen Ruin brachten. Im September des Jahres 1826 brach er zu seiner zweiten Reise nach England und seiner ersten Reise nach Irland auf.

Obwohl er als Anliegen seiner Reise den Besuch bekannter und berühmter Parks und Landschaftsgärten in England und Irland betonte, muß durch seine eigene Geschwätzigkeit bedingte Indiskretionen sein eigentliches Ziel schon vor seiner Ankunft in Irland bekannt gewesen sein. Die Absicht, durch Heirat mit einer vermögenden Engländerin die fürstlichen Finanzen zu sanieren, war vereitelt. So beklagt er sich:

"Man öffnet mir die Häuser und die Parks, aber ihre Töchter verschließen sie vor mir."

Das kann allerdings auch eine Folge seines Rufs als Schürzenjäger gewesen sein.

Seine Reise- und Tagebuchbriefe, in denen er seiner geschiedenen Gattin den Verlauf seiner Reise, seine Erlebnisse in den Gesellschaften und sonstigen Eindrücke schildert, wurden von dieser noch in Pücklers Abwesenheit redigiert und veröffentlicht, um die finanziellen Nöte des Fürsten zu lindern. Diese Briefe dürften die meistgelesenen Reiseberichte seiner und der folgenden Zeit gewesen sein, nach Ohff (1991) ein Besteller der 30er Jahres des 19. Jahrhunderts.

Fürst Hermann reiste nicht allein. Mindestens ein Kammerdiener und ein Kutscher begleiteten ihn, er hatte auch seine eigene Kutsche mitgebracht, für die er sich die Pferde und manchmal auch einen Führer ausgeliehen hat. Über die Verfassung der Mietpferde beklagte er sich, wortreich wie immer:

"Gegen das irländische Postwesen sind die weiland sächsischen Posteinrichtungen noch vortrefflich zu nennen. Blutende Skelette, überall gedrückt und aufgezogen, verhungert und über das Greisenalter hinaus, werden an vermodertem Geschirr vor deinen Wagen gespannt, und wenn du den mit wenigen Lumpen bekleideten Postillion frägst, ob er glaube, daß solche Tiere nur eine Meile, geschweige denn eine Station von zwölf oder fünfzehn, mit dem schweren Wagen und Gepäck fortkommen konnten, so erwiedert er sehr ernst haft, eine bessere Equipage gäbe es in ganz England nicht, und er werde dich in weniger als Nichts an den Ort deiner Bestimmung bringen. Kaum hast du aber zwanzig Schritte zurückgelegt, so ist schon etwas zerrissen, ein Pferd wird störrisch und das andere fällt wohl gar ermattet hin; "

Des öfteren verzichtete er allerdings auf seine eigene Kutsche, reiste incognito, und benutzte die verfügbaren öffentlichen Verkehrsmittel, so auch, als er von Tuam nach Galway mit der Mail reisen wollte, und da diese an jenem Tage nicht verkehrte, mußte er auf ein Fahrzeug der ordinären Briefpost ausweichen:

"ein bloßer auf zwei Rädern stehender, offener Karren, mit einem Pferde bespannt und Platz für zwei Passagiere, außer dem Kutscher."

Für die Fahrt von Limerick nach Killarney benutze er die Mail Coach, von dort setzte er seine Reise in einem einspännigen Car auf der erst kurz vorher fertiggestellten Straße nach Kenmare fort. Um die Parks in Glengariff besuchen zu können, mußte sich der Fürst in Kenmare ein Pferd und einen Führer mieten, um den beschwerlichen Weg über die Berge bewältigen zu können, eine befahrbare Straße dorthin gab es damals noch nicht.

Um Daniel O'Connell, den politischen Führer der katholischen Emanzipationsbewegung und der Repael-Bestrebungen an dessen Wohnort in Caherdaniel besuchen zu können, mußte er sich ebenfalls Pferd und Führer mieten. Der Weg dorthin, von Kenmare über Sneem, war noch nicht einmal für Karren geeignet. Diese Strecke, Teilstück des "Ring of Kerry", ein Muß für jeden heutigen Touristen, war noch nicht ausgebaut. Der Verlauf der Straße, auch die "Old Butter Road" genannt, ist heute als Teil des "Kerry Walk" als Wanderweg gekennzeichnet. Mit dem Bau des "Ring of Kerry" wurde zwar bereits 1822 begonnen, es wurde aber erst der wohl wichtigere Abschnitt zwischen Killarney, Caherciveen, Valentia Island und Waterville begonnen und muß zur Zeit Fürst Hermanns

Besuch nur bis Caherdaniel, dem Wohnsitz von Daniel O'Connell, befahrbar gewesen sein.

Seine Reise führte ihn weiter nach Cashel über Cork nach Mitchelstown, für die er wieder verschiedene öffentliche Verkehrmittel (Mietkarren und Mail Coach) benutzte. In Cashel erwarteten ihn seine Bediensteten mit seiner Kutsche, in der er dann nach Dublin zurückfuhr.

Die Reise Pücklers und sein Auftreten in der englischen und irischen Gesellschaft hat auch in der Literatur ihre Spuren hinterlassen.

So macht sich Charles DICKENS im 15. Kapitel seiner "Pickwick-Papers" über einen Grafen SMORLTOLK (= small talk) lustig, der alles was man ihm erklärt, falsch versteht, sich allenthalben auf kleinen Zetteln Notizen macht und hinterher doch das Meiste unverstanden durcheinander bringt, eine herrliche Karrikatur auf den großspurig auftretenden Fürsten, der des Englischen nicht sonderlich mächtig war.

Über Pücklers Auftreten in Irland berichtet ein Wanderer (1838) in seinen Skizzen aus Irland anläßlich eines Dinners mit einem irischen Gentleman, der den Fürsten während seiner Reise kennengelernt und eventuell sogar beherbergt hatte, nicht gerade Schmeichelhaftes über den Fürsten:

"Allen Respekt vor Ihren Landsleuten! ich lasse nichts auf sie kommen; aber sagen Sie mir doch, wer in aller Welt mag der Mensch gewesen seyn, welcher vor einiger Zeit hier im Lande herumreiste und sich für einen deutschen Prinzen ausgab. Es wurde viel Lebens um ihn gemacht und jedermann bemühte sich, ihm Artigkeiten und Gastfreundschaft zu erzeigen, aber hinterher, höre ich, hat er unter dem Namen eines 'Verstorbenen' ein Buch über uns geschrieben, worin er sich über uns alle weidlich lustig macht, und so viele Unwahrheiten zusammengedrechselt, wie ein Pferdeverkäufer. Ich selbst hab sein Geschreibsel nicht gelesen, aber zum Lohn für die ihm erwiesene Gastfreundschaft soll er auch von mir mehr Lügen als Worte aufs Papier gebracht haben. Indessen es geschieht uns schon recht; weshalb ließen wir uns von einem solchen Abenteurer eine Nase drehen! Hätten wir es doch gleich denken können, daß er ein reysender Schriftsteller sey; denn wer hat je von einen Prinzen PICKLE AND MUSTARD (Pöckel und Mostrich) gehört?"

Der "Pöckel und Mostrich" erregte, wie sich von selbst versteht, ein herzliches Lachen; aber Freund Ry - n ließ sichs nicht ausreden, daß der "Verstorbene" wirklich sich "Pöckel" genannt habe. Ich suchte ihm begreiflich zu machen, daß er, besonders im Punkte der Wahrheitsliebe, mit einem Semilasso, dem selbst getauften, "halben Strick", es nicht so genau nehmen dürfe, aber er schüttelte unwillig den Kopf und wiederholte einmal über das andere: "the fellow is a humbug and no prince!"

Pücklers Schilderungen der von ihm bereisten Landschaft und besuchten Parks reicher Landlords waren wohl öfters Anlaß, eine ebensolche Reise zu unternehmen. Die Schilderung einer solchen "Spurensuche" ist unter dem Titel "Eines Fürsten Irland: auf Pücklers Spuren" (1991) von Sabine Boebé veröffentlicht worden. Allerdings hat sich die Autorin bei ihrem Bestreben

"nachzusehen, was sich erhalten hat von dem, was er so pläsierlich vor uns ausgebreitet hat"

nicht unbedingt an die Chronologie der fürstlichen Reise gehalten, was dem Werk aber keineswegs schadet. Auch ein Fernsehfilm von Erika Reese beschäftigte sich mit Pücklers Reise: "Fürst Pückler reist nach Irland: aus den 'Briefen eines Verstorbenen' (1990).

Reisen in Irland mit der Eisenbahn

Die erste Eisenbahnlinie wurde 1843 zwischen Dublin und dem Fährhafen Dun Laoghaire (damals Kingstown) eröfnnet. Beklagte sich Kohl (1843) noch darüber, daß dem Reisenden erst etwa 85 Meilen Bahnstrecke zur Verfügung standen, muß der Ausbau der Bahnlinien in den nächsten 50 Jahren rasch vorangekommen sein, denn Lasaulx (1878) bereiste Irland überwiegend per Bahn, Macaulay (1873) erwähnt 56 Bahngesellschaften, die im Durchschnitt jedoch nicht mehr als 48 Meilen an Streckenlänge betrieben. Diese Angaben erwecken sicher einen falschen Eindruck von der Bedeutung einzelner Gesellschaften, läßt aber den Schluß zu. daß die meisten Linien als kleine Lokalbahnen anzusehen waren. Die damals bedeutendsten Gesellschaften waren The Ulster Railway, The Great Western Railway, The Midlands Great Western Railway und The Great Southern and Western Railway. Von der letzteren gibt es einen 1898 erschienenen Reiseführer, in dem die möglichen Reisen auf dem Streckennetz der Gesellschaft beschrieben werden: John O'MAHONY: The Sunny Side of Ireland; how to see it by the Great Southern and Western Railway. Darin werden auch ausführliche Hinweise auf die unterwegs anzutreffenden Merk- und Sehenswürdigkeiten gegeben. Die zur Gesellschaft gehörenden Hotels werden in Abbildungen dargestellt und die von dort aus möglichen Ausflüge in die Umgebung mit Streckenund Preisangaben beschrieben.

Einen Eindruck vom Unfang des Liniennetzes gibt die Karte in Abb. 26 aus Philip's Handy Atlas (1881), wieviele davon übriggeblieben sind, ist der Karte in Abb. 27 aus Freeman (1969) zu entnehmen, in der die im Jahre 1963 noch in Betrieb befindlichen Strecken verzeichnet sind. Eine Karte, in der alle jemals existierenden Linien verzeichnet sind, war nicht zu finden.

Die Koordination der Fahrpläne war zu Beginn anscheinend noch recht schwierig, da die Fahrzeiten selbst der Dampfschiffe noch stark von Tide und Wetter beeinflußt wurden. Die Reisenden standen bei ihrer Ankunft in Dun Laoghaire (früher Kingstown) wohl öfters vor der Wahl, etliche Zeit auf die Abfahrt des Zuges nach Dublin warten zu müssen, oder sich einer Mietkarre anzuvertrauen, wie es Kohl (1843) schilderte:

"Euer Gnaden", sagte uns ein Dubliner Fiaker, "da es noch sehr früh am Morgen ist und die Eisenbahn, die jetzt von Kingstown nach Dublin führt, erst nach 1½ Stunden für Sie heizen lassen wird, so thun Euer Ehren am beβten, sich meiner Karre zu bedienen, um so mehr, da ich Euer Ehren sogleich vor Ihr Hotel führe, welche Gefälligkeit die Lokomotiven nicht für sie haben werden."

Kohl und sein Reisegefährte haben dies Angebot angenommen.

Die Reisegeschwindigkeiten sind wohl nicht sehr hoch gewesen, Lasaulx (1878) schreibt, daß der Zug auf der Hauptstrecke von Dublin nach Cork für die 150 Meilen gute zehn Stunden brauchte. Diese geringen Geschwindigkeiten hätten eigentlich den Vorteil gehabt, sich in Ruhe die durchreiste Landschaft betrachten zu können. Dieser Genuß wurde aber durch bauliche Maßnahmen eingeschränkt, wieLasaulx monierte:

"Dabei sind die Bahnen in Irland garnicht für den neugierigen Reisenden gebaut. Mit einer gewissen Absichtlichkeit scheint jedesmal der Ort, zu dem eine Station gehört, den Augen der Reisenden entzogen zu werden. Durch ein festes Tor fährt man in den Bahnhof ein und ist dann rings von hohen Mauern aus dem blauen Kalkstein eingeschlossen, deren düsterer Eindruck nur durch die üppige Efeubekleidung gemildert wird, die meist über dieselben hinüber wuchert. So ist ein orientierender Blick unmöglich. Aber der größte Teil der Strecke ist, wie gesagt, ohnehin ziemlich unwerth einer Aufmerksamkeit."

Das mag zumindest für einige Bahnhöfe, wie den von Killarney und Cork, zutreffen, der letzte Teil der Aussage ist sicher durch den beengten Blick des reisenden Geologen Lasaulx bedingt. Jeder Reisende wird das anders sehen und beschreiben.

Den Unterschied in der Ausstattung zwischen der englischen und der irischen Eisenbahn beschreibt Wolf von Dewall (1934), der auch in Dun Loagheire ankommt, so:

"Englischer Wohlstand hatte uns bis Holyhead begleitet. Der Bahnhof eines abgelegenen Kolonialortes könnte nicht bescheidener sein als die Kopfstation von Dun Loaghaire (früher Kingstown), wo der von London kommende Reisende irischen Boden betritt. Die Wagen der Ersten Klasse des Schnellzuges, in dem er nach Dublin weiterfährt, halten den Vergleich mit der Dritten Klasse Englands kaum aus. In gutem Tempo geht es der Hauptstadt des Freistaates zu."

Noch drastischer drückte sich Bermann (1914) aus, als er seine Bahnfahrt von Cork nach Macroom beschreibt:

"Im Fahren bemerkte ich schon, warum sich die Eisenbahn gar so sehr entschuldigen mußte. Diese irische Eisenbahn hat sich gegenüber den englischen Einflüßen ihren nationalen Charakter zu wahren gewußt, die dritte Klasse ist ein Schweinestall und so unbequem wie nur irgend möglich. Wenn ich im Fieber Visionen von österreichischen Personenzügen habe, verfolgt mich ein ähnliches Bild. Ich sehe schon, in diesem guten Irland sitzt der Mann auch dem Volke lange nicht so weich wie in England. Ich bin sehr zufrieden, daß die Insel klein ist und keine Bahnfahrt sehr lange dauert. Schon sind wir in Macroom."

Versöhnlicher äußert er sich später, als er beschreibt, was ihm bei der Fahrt von Drogheda nach Belfast widerfuhr.

Bereits beim Besteigen des Zuges vermißt er seine Fahrkarte, ein Rundreisebillet durch den Norden Irlands. Seine Mitreisenden nötigen ihn, seine sämtlichen Taschen, die Brieftasche, sein Portemonnaie zu durchsuchen, unterm Sitz nachzusehen usw. An der nächsten Station wiederholt sich das Spiel, diesmal angeregt durch den Kontrolleur. Und so sollte es auch auf allen weiteren Stationen zugehen. Entnervt beklagt er sich darüber, daß er dadurch versäume, sich die durchreiste Landschaft betrachten zu können. Er möchte nachbezahlen und in Ruhe gelassen werden. Man bedeutet ihm, er möge sich in Belfast beim Stationsvorsteher melden. Jener war bereits informiert und teilte ihm mit, man habe ihn von Drogheda aus angerufen, die Fahrkarte sei auf dem Bahnsteig gefunden worden und werde nachgeschickt, morgen könne er sie abholen. Offensichtlich erleichtert schrieb er dann:

"Es war ein Triumph der Tugend. ... Ich war mit diesem lieben, unbürokratischen Irland zufrieden und Irland mit mir."

Diese freundliche und unbürokratische Art hat auch Heinrich Böll (1951) erstaunt, der, in Ermangelung der Landeswährung, mit seiner Familie auf Kredit der Bahngesellschaft von Dublin nach Westport reisen konnte.

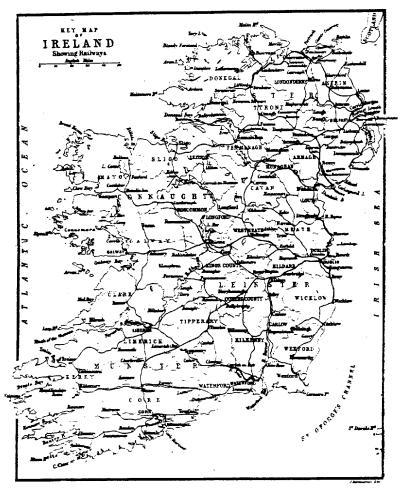


Abb. 26: Karte der Bahnlinien 1878; aus: Phillip's Handy Atlas, 1881

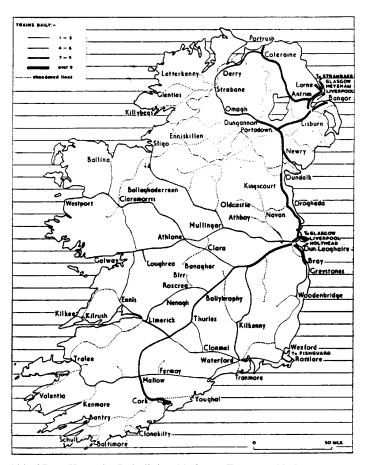


Abb. 27: Karte der Bahnlinien 1963, aus: Freeman, 1969

Auf Flüssen, Seen und Kanälen: Unterwegs auf Irelands Inland Waterways

Obwohl bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts der größte Teil der inländischen Wasserwege und -straßen, sowohl die River Navigations als auch die großen Kanäle, fertiggestellt waren, haben die meisten Reisenden anscheinend nur wenig Gebrauch davon gemacht.

Über die ersten Bauabschnitte des Grand Canal erfahren wir in Meermann's Nachrichten (1789):

"Seit mehrern Jahren hat man an einem Canal gearbeitet, welcher in der Hauptstadt seien Anfang nimmt, bis jetzt zwey und zwanzig Meilen lang ist und mit dem Fluß Barrow Gemeinschaft hat. Alle Tage fährt auf ihm, nebst anderen Frachtschiffen, eine Treckschuite nach Kildare und wieder zurück: man hat bey Verlängerung desselben das Vorhaben, durch das ganze Königreich eine Communication zu Wasser zu errichten. Man hat einige schöne Schleußen an diesen Canal angelegt. Selbst bey seinem Anfang ist er breiter als die meisten Holländischen Canäle, und so wie er weiter hinauf läuft, wird er noch breiter. Die benachbarten Berge versehen ihn mit Wasser. Bis an die erste Brücke, welche schön gebauet ist, geht ein Fuhrweg an der einen, und ein Fußweg an der anderen Seite. Ein weites, langes, mit einem artigen Berceau umgebenes Becken, welches so gut als in der Stadt selbst liegt, erhält das überflüssige Wasser aus dem Canal und versieht durch Röhren, die sogar unter den Brücken der Liffey hingeleitet sind, alle Straßen und Häuser von Dublin damit. Zwischen diesem Becken und dem sogenannten Hafen oder dem Kessel, wo die Schiffe und Schuiten sicher liegen und für welche ein kleines Magazin aufgebauet ist, wird der Canal nur ein breiter Graben."

Die meisten Reisenden nahmen diese Verkehrs- und Transportwege nicht wahr oder für bedeutend genug, sie zu erwähnnen.

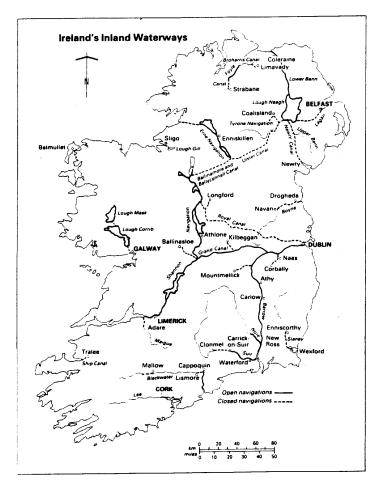


Abb. 28: Irelands Inland Waterways; aus: Delany, 1992

Nur selten findet sich eine Beschreibung wie in den Notizen von De Latocnaye (1801):

"Der Shannon ist, um eigentlich zu reden, nur bis Limerick schiffbar, hernach wird er oft in seinem Laufe durch Felsen und Wasserfälle unterbrochen. Um nun das Flußbett zu ergänzen, hat man in neueren Zeiten Kommunikationskanäle zwischen den Theilen des Flußes gegraben, um Fahrzeuge zu transportieren. In diesem kurzen Zwischenraume fällt das Wasser gegen 30 Fuß, und die Fahrzeuge können nur zur Fluthzeit durch die Schleußen in den Kanal fahren, indessen steigt die Fluth hier 12 bis 15 Fuß hoch, obgleich die Stadt 60 Meilen von der Mündung des Flußes entfernt ist. Ein bis zwei Meilen weiter oben trifft man einen andeen erst seit kurzem vollendeten Kanal an, der 7 bis 8 Meilen weiter bei Castle Connell wieder in den Fluß geht."

"Diese Stadt [Carlow] liegt an der Barrow, die sich mit dem großen Kanal von Irland vereiniget. Weil ich nun gerne eine Idee davon haben wollte: so begab ich mich nach Athy, wo man alle Tage öffentliche Fahrzeuge findet, die nach Dublin abgehen. … Die Fahrzeuge des Kanals sind sehr bequem und gleichen denen in Holland; allein der Preis für die Reise ist doppelt so viel."

"Dieser Kanal ist ein vortreffliches Werk, er geht quer durch ungeheuren Torf, wo man zehn bis 12 Fuß tief hat arbeiten müssen, ehe man nur auf die Erde kam, um die Seiten und den Grund des Kanals zu bilden. Man kömmt an mehrern Wasserableitungen (Aquädukten) vorbei, unter anderen einer, deren Höhe und Länge wirklich bewundernswerth ist."

Der Ausbau der River Navigations und die Anlage der Kanäle diente in erster Linie der Verbesserung des inneririschen Warentransports. Die relativ hohe Ladekapazität der Kanalboote senkte zudem noch die Frachtkosten erheblich. Städte und Dörfer, die an diesen Transportwegen lagen, erfreuten sich zumindest in der ersten Hälfte des 19. Jahrhundert eines relativen Wohlstandes, einige von ihnen wurden bedeutende Marktorte.

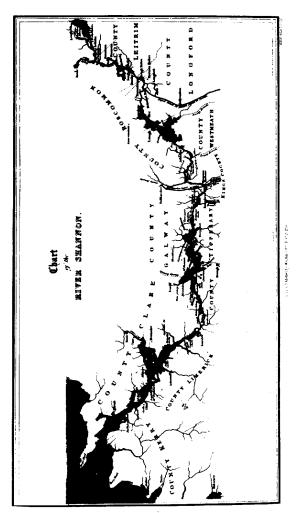


Abb. 29: Karte vom River Shannon; aus: Inglis, 1834

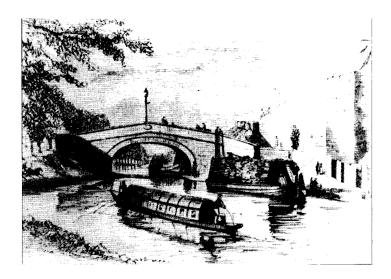


Abb. 30: Boote auf dem Royal Canal; aus:Delaney, 1992

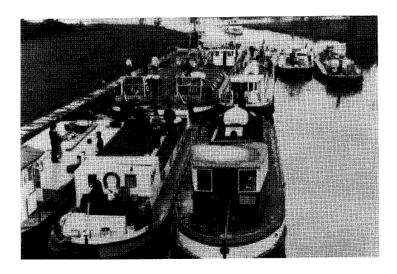


Abb. 31: Restaurierte und umgebaute Kanalboote auf dem Jamestown Canal; aus: Delaney, 1992

So schreibt Meidinger (1828) in seinen Reisen:

"Zwischen Dublin und Limerick gehen wöchentlich kleine Marktschiffe (boats), aufwärts den Shannon bis Banagher, und von da auf den Grand Canal bis Dublin. (...) Dampfschiffe fahren täglich von Limerick nach Kilrush und Tralee."

"Der Royal Canal ist 71 irl. Meilen lang und geht von Dublin bis nach Tarmonbarry (am Shannon). Ein Marktschiff (boat) fährt täglich um 5 Uhr von Dublin (Broadstone harbour) ab, und kommt den nächsten Tag um 1 1/2 Uhr zu Tarmonbarry (Richmond harbour) an."

"Der Grand Canal geht von Dublin nach Robertstown (20 irl. Meil. westlich)von wo ein Seitenzweig nach Shannon harbour bei Banagher (65 irl. Meilen von Dublin) und ein anderer links nach Athy (45 irl. Meil. von Dublin). Ein passage boat fährt täglich von Dublin nach Athy und ein anderes nach Shannon harbour."

Benutzt hat er diese Linien offensichtlich nicht.

Dafür beschreibt uns Venedey (1844), der sich 1843 für drei Monate in Irland aufhielt, seine Fahrt auf dem Grand Canal vom Dubliner Hafen Portobello aus nach dem etwa 60 Meilen entfernten Ballinasloe, die Abfahrt erfolgte gegen 1 Uhr Mittags, die Ankunft war etwa um 10 Uhr am nächsten Vormittag.

"Das Schiffchen war der Art, wie sie in Europa vor der Erfindung und der Anwendung der Dampfkraft überall auf großen und kleinen Flüßen bestanden, und ich eines zuletzt vor fünfzehn oder zwanzig Jahren - das Marktschiff von Mainz nach Frankfurt - gesehen hatte. Es bestand aus zwei Kajüten, ersten und zweiten Preises, war gerade breit genug für ein Tischchen in der Mitte und Bänken an den Wänden. Das Verdeck über den Kajüten war ebenfalls mit Bänken besetzt und nur für die ersten Preise zugänglich. Zwei Pferde zogen das Schiff im Trabe. Dampfschiffe wurden nicht angewendet, weil das den Ufern des Kanals schaden würde, wie mir ein Mitreisender sagte. Übrigends war die Fahrt wohlfeil genug; für vierzehn Schillinge brachte uns das Schiff sechzig Meilen weit und gab uns nebenbei ein gutes Mittagsmahl und ein sehr vollständiges Frühstück."

Nach dem Frühstück am nächsten Morgen "wechselten wir das Boot und zwar gegen ein sogenanntes fly-boat, ein fliegendes Boot. Nun, es wurde ein Pferd mehr vorgespannt und es ging ein wenig rascher voran."

Die mit der Planung und Durchführung bei der Anlage und Verbesserung der Wasserstraßen verbundenen Probleme und Rückschläge sollen hier nicht weiter dargestellt werden. Sie sind ganz ausführlich von Ruth Delany in ihrem Buch "A Celebration of 250 Years of Ireland's Inland Waterways" (1992) beschrieben worden.

Der Ausbau der Transportwege erfolgte in der Regie besonderer Kanalbau- und Betriebsgesellschaften, die ihre Kosten durch die Erhebung von Nutzunggebühren wieder zu decken suchten. Bis 1845 war es diesen Gesellschaften gesetzlich untersagt, auf den von ihnen errichteten und unterhaltenen Kanälen selbst als Spediteure zu agieren, der Betrieb von Personentransporten war ihnen allerdings erlaubt.

Regelmäßige Passagierlinien wurden nach und nach auf den verschiedenen Kanälen und River Navigations eingerichtet: z.B. auf der Newry Navigation zwischen Newry und Lough Neagh im Jahre 1831 zwischen Newry und Knock Bridge, Fahrzeit etwa vier Stunden.

Auf dem Shannon fuhr bereits ab ca. 1823 die "Speed of Banghor", ein Segelschiff, eine regelmäßige Dampfschiffahrt gab es hier ab 1830. Dazu bemerkte Inglis (1834), der von Tarbert nach Limerick fuhr, lediglich, daß die Fahrpreise moderat und die Schiffe gut seien.

Wesentlich ausführlicher beschreibt Kohl (1843) seine Fahrt auf dem Shannon:

"Erst die Einführung der Dampfschiffahrt, welche der Schiffbarmachung und Beschiffung aller Flüsse der Welt so günstig war, da sie die Schwierigkeiten der Stromauffahrt überwand und theils deswegen, theils auch anderer Ursachen wegen den Werth dieser natürlichen Canäle für den Verkehr zum Mindesten verdoppelt, hat auch auf die Verbesserung des Shannon-Flusses energisch und entscheidend eingewirkt. Es trat eine neue Gesellschaft zu seiner Schiffbarmachung zusammen, und obgleich die Arbeiten derselben noch nicht völlig beendigt sind, so sind doch jetzt schon 12 Dampfschiffe auf dem Flusse beschäftigt, während man vor 15 Jahren nur eines zählte. Da es noch keine Eisenbahnen in Irland gibt (mit Ausnahme zweier kleinen Stücke, die sich nicht eben rasch verlängern zu wollen scheinen), so werden im Innern die Canäle auch noch viel von

Passagieren zum Weiterkommen benutzt, und es gehen regelmäßige Postschiffe, die gewöhnlich übervoll sind, darauf hin und her. Die Beförderung geschieht ganz eben so wie in Holland auf den Treckschuiten. Vor jedes schiff wird ein Pferd gespannt, das in raschem Trabe damit davon läuft. Für Jemanden, der das interessante irische Volk näher kennenlernen will, ist diese Art zu reisen sehr zu empfehlen, da sich auf dem schiffe dazu die beste Gelegenheit findet."

So ging denn seine Reise weiter bis auf den Lough Dergh, auf dem die Strecke des bisher benutzten Bootes offensichtlich endete:

"Das Dampfboot, das uns bishierher trug, hatte einiger kleinen schmalen Canal-Passagen wegen die Räder hinten. Auf dem breiten See aber kam uns nun ein größeres Dampfboot entgegen. Wir schlugen einige Halbbögen um einander, dann legten die beiden (....) sich einander zur Seite, indem sie ihre Passagiere gegen einander austauschten. Auf der Mitte der schönen klaren Spiegelfläche des Sees nahm sich dieses Manöver ganz allerliebst aus. Wir zogen mit sack und Pack fröhlich ins andere Schiff hinüber und hörten die Seufzer unserer Nachfolger über die Kleinheit der Sie, die wir ihnen überließen."

Zu Kohl's Reisezeit waren noch nicht alle Teile der Shannon Navigation ausgebaut und auch die Verbindungen zu den Kanälen waren noch nicht alle fertig. Es gab also noch eine Unterbrechung seiner Reise auf dem Wasser:

"Hinter Killaloe beginnen wieder Felsen und Strudel im Flusse, und da die Arbeiten, die diese unbeschiffbaren Stellen umgehen sollen, noch nicht beendigt waren, so hatten wir hier nun die unterhaltende Abwechslung, mit Sack und Pack aus dem Schiffe auf eine Reihe einspänniger irischer Karren verpackt zu werden, um diejenige Stelle des Canals, von wo aus wieder eine Schiffahrt bis nach Limerick offen ist, zu erreichen. Unser Schiffscapitain und unsere Steuerleute in kurzen Jacken galoppierten, den ganzen Zug commandierend, zu Pferde neben uns her. Nachdem wir so einige Meilen zurückgelegt hatten, schifften wir uns wieder ein, und zwar dießmal auf einem langen Canalboote, das von ein paar Pferden gezogen wurde. Das klingt Alles noch ein wenig wild und irisch. In England erlebt man solche bunte und abwechselnde Transportweisen nicht mehr.

Unser Boot war in zwei Abtheilungen gebracht. In der hinteren saßen in zwei reihen von Sitzen, welche Kirchenstühlen glichen, die vornehmeren Leute einander andächtig gegenüber. In der vorderen aber hockten auf langen Bänken schwatzend und schmauchend, die Kerry- und Tipperary-Männer, die temperence-Leute, die Wundergläubigen, die Feen- und Gespensterfürchtigen. Ich überwand das bischen schmutzige Äußerlichkeit, die es unter ihnen gab, der Knospe der Volks-Psyche wegen, deren Inneres sich unter ihnen mehr als unter jenen aufthut."

"Wir kamen aus unserem engen Canale noch einmal auf den schönen breiten Shannon hinaus und landeten dann bald, als es schon dunkel geworden war, an dem Quai der Stadt Limerick."

Die Strecke von Killaloe (nicht weit von Limerick entfernt) nach Banagher bereiste Beermann (1914) mit einem Dampfschiff. Über die Reise selbst berichtet er wenig. Über den Ort Banagher am Shannon äußert er sich ziemlich abfällig:

"Banagher am Shannon. Dieser Ort hat ein erfreuliches Gebäude: der Bahnhof zum Wegfahren. Saunest. Hundenest. Drecksnest."

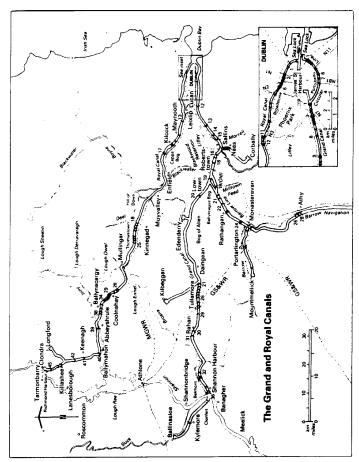


Abb. 32: Karte des Grand Canal, des Royal Canal und eines Teils der Shannon Navigation; aus: Delaney, 1992

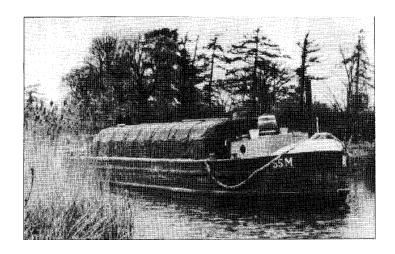


Abb. 33: Frachtboot auf dem Royal Canal; aus:Delaney, 1992

Auf dem Grand Canal wurde die Passagierfahrt im August 1780 von Dublin aus eröffnet. Zweimal wöchentlich fuhr ein Schiff nach Sallins in der Zeit von etwa 9 Stunden (s. Delany, S. 80 ff). Diese Linie wurde 1784 nach Robertstown verlängert. Das erste Hotel für die Kanalfahrgäste wurde etwa 1784-85 in Sallins errichtet. Die ersten Boote wurden noch von Pferden vom Ufer aus gezogen. Ab 1846 wurden die Pferde duch Dampfschlepper abgelöst und später die Boote selbst motorisiert.

Für die feinere Gesellschaft aus Dublin und Umgebung soll es ein Vergnügen gewesen sein, mit diesen Booten Ausflüge zu den Kanalhotels zu unternehmen und dort Feste zu feiern. Die deutsche Reisenden haben daran wohl keinen Gefallen gefunden, weder an diesen Vergnügungen teilzunehmen, noch überhaupt mit diesen Verkehrsmitteln zu fahren.

Im Jahre 1796 wurde die Verbindung des Grand Canal mit dem Dubliner Seehafen über die Circular Line mit der Einweihung des "Sea Lock" fertiggestellt. Als Augenzeuge beschreibt De Latocnaye (1801) die Feierlichkeiten:

"Ich war auch bei der Eröffnung des neuen Bassin. Die Wichtigkeit eines so beträchtlichen Kunstwerks vermehrte das Interesse an der Feierlichkeit der Zeremonie sehr. Das Jachtschiff des Vizekönigs war das erste, welches unter dem Donner der Kanonen die Schleusen passierte. Als es im Bassin angekommen war, so schlug der Vizekönig den Unternehmer dieses Meisterstücks (der auch zur Bestreitung der Unkosten viel gethan hatte) noch auf dem Schiffe zum Ritter. Der Bassin vollendet von dieser Seite die Verbindung der Kanäle mit dem Meere; der Vizekönig befuhr dann mit einem niedliche Fahrzeuge die verschiedenen Seiten, und zwar unter immerwährendem Jauchzen und Freudengeschrei des Volks; der Enthusiasmus der großen Volksmenge, die das Wasser umgab, machte mich bange, daß Mehre hineinstürzen möchten, oder was mir noch unangenehmer gewesen wäre, daß ich selbst hinabgestoßen würde."

Weitere Passagierdienste und Hotels wurden an den verschiedensten Orten eingerichtet.

Der Royal Canal auf der nördlichen Seite Dublins und der Liffey nach Richmond Habour am oberen Shannon wurde in seiner gesamten Länge 1817 fertiggestellt.

Regelmäßige Passagierdienste auf seinen Teilstrecken gab es ab 1807, auch hier wurden an bestimmten Orten Hotels errichtet.

Die Bedeutung der Kanäle und River Navigations als Fracht- und Personentransportwege nahm bereits Mitte des 19. Jahrhunderts, mit dem beginnenden Ausbau der Eisenbahnen, jedoch rasch wieder ab, nur wenige wurden weiterhin ständig benutzt. Bereits 1853 mußte die Canal Company die Passagierfahrten auf dem Grand Canal wieder einstellen, weil die Eisenbahnen mit niedrigeren Preisen und kürzeren Fahrzeiten eine zu starke Konkurrenz geworden waren. Das Kanalnetz wurde mehr und mehr vernachlässigt, die Anlagen verfielen, bis die meisten geschlossen wurden. Erst in den 60er Jahren diesen Jahrhunderts gelang es einer Initiative von Privatleuten, den weiteren Verfall zu stoppen. Ausgelöst wurde diese Bewegung durch das Vorhaben, die Circular Line des Grand Canal in Dublin durch einen Abwasserkanal zu ersetzen, dann das Ganze zuzuschütten und eine mehrspurige Autostraße darüber zu bauen. Danach wurden weitere Teile des Kanals und auch anderer Kanäle wieder restauriert und befahrbar gemacht. Diese wieder eröffneten Wasserwege sind weniger für den Warentransport von Bedeutung, sie sind eher für die Freizeit- und die Tourismusbranche von großer, und damit wieder wirtschftlicher Bedeutung. Ein nicht unbeträchtlicher Teil des Tourismus in Irland heute lebt auf und von diesen Wasserstraßen. Es wird zur Zeit geplant, sowohl den Grand Canal als auch den Royal Canal wieder in ihrer vollen Länge befahrbar zu machen.

Auch der seit 1961 für die Schiffahrt gesperrte Royal Canal soll bis zum Jahre 2000 wieder hergerichtet und in seiner ganzen Länge schiffbar gemacht und als Industriedenkmal geschützt werden. Er soll in erster Linie dem noch weiter wachsenden Bootstourismus dienen.

Die Verbindung zwischen den beiden großen Flüssen Irlands, der Shannon-Erne-Waterway, ist bereits wieder geöffnet worden. Im vergangenen Jahr (1995) bewegten sich dort 4.000 Boote, fast ein Viertel der sie mietenden Touristen kam aus Deutschland. Nach den Vorstellungen der irischen Tourismusverbände sollen es in Zukunft auch noch mehr werden, für die weitere Anlegestellen und Versorgungsmöglichkeiten geschaffen werden sollen.

Katalog der Exponate

(Besitzvermerke in Klammern nach den bibliographischen Angaben)

Bermann, Richard Arnold:

Irland. - Berlin: Hyperionverlag, 1914. - 225 S.

(BIS der Universität Oldenburg; Sign.: ggr 519 c7 AR 6747)

Richard A. Bermann (d.i. Arnold Höllriegel), * 1883 in Wien, † 1939 in Saratoga Springs/USA, Journalist und Romancier, promovierte 1906 zum Dr. phil., arbeitete von 1914 bis 1918 als Kriegsberichterstatter, danach als Korrespondent des Berliner Tageblatts und als Redakteurund freier Mitarbeiter bei verschiedenen Wiener Zeitungen, 1938 Flucht in die USA. Bermann, der sich selbst als Vergnügungsreisenden bezeichnete, schildert seine Eindrücke und Erlebnisse in oft ironischer, zum Teil fast sarkastischer Weise, aber mit deutlicher Sympathie für die Iren. Einen Abriss der irischen Geschichte kleidete er in ein (kommentiertes) Märchen: Pat und der Lord. Zu seinem schlechten Englisch und dem der Iren bemerkte er in Cork:

"Ein düsterer Verdacht betrübt mich: sollte, ja sollte der Mann an meiner Aussprache des Englischen bemerkt haben, daß ich ein Fremder bin? Ich hatte so stark auf Irland gerechnet! Hier spricht man ein schlechtes Englisch - ich spreche ein schlechtes Englisch, also könnte man mich freundlichst für einen echten Iren halten."

Sein Buch könnte als erster Reisebericht eines Pauschaltouristen gelten, denn er bereiste Irland auf einer von der Tourist Development Co. Ltd. angebotenen Rundtour. Anreise über London, Fishguard nach Cork mit dem Dampfer "Inniscara", mit der Bahn von Cork nach Macroom, von dort mit dem Omnibus nach Glengariff, weiter über Killarney nach Limerick. Von dort auf dem Shannon bis Banagher. Von dort mit der Bahn zurück nach Dublin. Besuch des Seebades Bray. Bahnfahrt von Dublin nach Belfast unterbrochen in Drogheda, erzählt anschließend die Geschichte vom verlorenen, später aber nachgeschickten Bahnticket. Rückreise über Dublin.

"Wenn eine Reise zu Ende geht, geht gewöhnlich auch das Geld zu Ende. Dennoch läuft man in den letzten Reisetagen fleißig von Geschäft zu Geschäft und kauft Zeug zusammen, das man in der Heimat bestimmt nicht geschenkt nehmen würde. Das nennt man Reiseandenken, und es ist nicht möglich, nach Hause zukommen, ohne welche mitzubringen."

Boebe, Sabine:

Eines Fürsten Irland: auf Pücklers Spuren. - Berlin: Reiher Verl. GmbH, 1991. - 388 S., 31 Federz. d. Verf.; ISBN 3-910163-22-x (Privat)

Der Bericht von zwei Reisen in den Jahren 1985 und 1986, die die Autorin in der erklärten Absicht, Pücklers Reisebriefen zu folgen, unternahm. Sie wollte auf seinen Wegen unterwegs sein, um "nachzusehen, was sich erhalten hat von dem, was er so plaisierlich vor uns ausgebreitet hat." Sie hat sich allerdings nicht an die chronologische Folge der Reiseroute ihres Fürsten gehalten, was dem Werk aber nicht geschadet hat.

Carleton, William:

W. Carleton's Skizzen und Erzählungen aus dem Leben des irischen Landvolks: Aus dem Engl. von H. Roberts, mit einem Vor wort von K. Jürgens. - Leipzig: bei J.J. Weber, 1837. - 3 Theile (Sächsische Landesbibliothek Dresden; Sign.: 35/8/2102)

Inhalt: Red Mc'Keowm - Die drei Tagwerke, oder das kleine Haus an dem Hügel - Shane Fadh's Hochzeit; Larry McFarland's Totenwache - Der Factionskampf; Parteikampf und Beerdigung; Die Heckenschule; Die Station; Die Christnachtsmesse; Der Donagh, oder die Pferdediebe - Phil Purcel, der Schweinetreiber - über das Schwören der Irländer

Es handelt sich hier um die Übertragung der "Traits and Stories of the Irish Peasentry" ins Deutsche, die nach Ansicht von K. Jürgens (Vorwort) dem Interesse des deutschen Publikums entgegenkommen dürfte, das mehr über Irland wissen möchte, als es aus der Tagespresse über die politischen Verhältnisse dort erfährt. Es seien gerade die "kunstlosen Naturgemälde" des Verfassers, die so besonders lehrreich seien, als Beiträge zur Geschichte des irischen Volkes anzusehen. Die Volks- und Sittengemälde Carletons

seien um so interessanter, je mehr die Details ausgemalt und je individueller die einzelnen Charakterzüge dargestellt seien.

Die Qualität oder Worttreue der Übertragung kann hier nicht beurteilt werden. Auch wenn die im Original sicher vor vorhandenen irischen Namen und Redewendungen eingedeutscht wurden, die Geschichten lesen sich flüssiger als andere Übertragungen, in denen die irischen Namen erhalten blieben und die Übersetzer die wörtliche Rede in eine ihnen geläufige deutsche Mundart übertrugen.

Carleton, William:

Der schwarze Prophet. Aus den Zeiten Irischer Hungersnoth von William Carlton. Aus dem Englischen von Friedrich Gerstäcker. - Dresden und Leipzig: Arnoldische Buchhandlung, 1848. - Erster Theil: 314 S.; Zweiter Theil: 269 S.

(Gerstäckers's Übersetzungen; 3)

(Stadtbibliothek Braunschweig; Sign.: I 47 908)

Friedrich Gerstäcker (* 1816 in Hamburg, † in Braunschweig); Reiseschriftsteller, Erzähler, Übersetzer und Herausgeber) hat die Geschichte unkommentiert in eine regionale Mundart übertragen, was deren Lesbarkeit und Verständnis heute erschwert.

Clement, Knut Jongbohm:

Reisen in Irland: oder Irland in historischer, statistischer, politischer und socialer Beziehung. - Kiel: Chr. Bünsow, 1845. - 468 S.

(SuUB Göttingen; Itin I 1492)

(* 1803, † ??) Germanist, Sprachforscher, Historiker, erst Lehrer, dann Studium in Kiel, Copenhagen und Heidelberg. Er begann im Herbst 1834 mit Hilfe eines dänischen Reisestipendiums eine Sprachforschungsreise durch das mitllere, westliche und nördliche Deutschland, durch die Niederlande, Nordfrankreich, England, Irland und Schottland bis ins Jahr 1839, die er größtenteils als Fußgänger absolvierte. Von dem dabei gesammelten Material liegen nur die "Reisen in Irland" gedruckt vor. Anreise erfolgte über Greenrock in Schottland mit dem Dampfschiff nach Londonderry, über die Rückreise finden sich keine Angaben. Den größten Teil der Reise legte er zu Fuß zurück, die wenigen Gelegenheiten, zu denen er öffentliche

Verkehrsmittel benutzte, schildert er nicht unbedingt zu deren Gunsten, was deren Komfort und Sicherheit angeht.

Cooper, George:

Coopers Briefe über den Neuesten Zustand von Irland: nebst einer Apologetischen Schilderung des Katholicismus in England. Zur Beurteilung der nothwendigen Emancipation und politischen Gleichstellung der Katholiken in dem unierten Königreich. Aus dem Englischen herausgegeben von H[einrich] E[berhard] G[ottlob] Paulus (Prof. der Theologie zu Jena./ Letters on the Irish nation written during a visit to that Kingdom in 1799.- Jena: in der Akademischen Buchhandlung. 1801.- 440 S.

(Herzog August Bibliothek Wolfenbüttel; Sign.: Gr 864)

George Cooper, ein britischer Rechtsgelehrter, bereiste Irland im Sommer 1799 mit der Absicht, mehr über Irland zu erfahren, als ihm und seinen Landsleuten bisher bekannt war, besonders im Hinblick auf die bevorstehende Union beider Länder durch den Act of Union. von daher ist das Buch für Historiker sicher von besonderem Interesse, hier eine Schilderung der allgemeinen Zustände in Irland vor der Union aus der Sicht eines Engländers zu finden. Die Sicht eine "neutralen" Beobachters findet man im Buch von La Toquenaye: Meine Flucht nach Irland (1801). Der Titel dieses Werkes ist irreführend, denn erst kommt das "nebst", die apologetische Schilderung auf mehr als 230 Seiten, dann erst folgt die Übersetzung der Briefe Coopers. Er segelte von Angelsea nach Dublin bei günstigem Wind in nur 12 Stunden.

Darstellung des gegenwärtigen Zustandes von Irland:

Von einem mehrjährigen Beobachter.- Stuttgart und Tübingen: in der J.G. Cotta'schen Buchhandlung, 1835 (Reisen und Länder beschreibungen der älteren und neuesten Zeit, eine Sammlung der interessantesten Werke über Länder- und Staatenkunde, Geo graphie und Statistik). Hrsg. von Dr. Eduard Wildenmann (Redak teur des Auslandes) und Dr. Wilhelm Hauff (Redakteur des Morgen blattes). Erste Lieferung.

(München UB; Sign.: 0001/8 Itin.1000; Regensburg UB; Sign.: NP 5720 D 225)

Der deutsche Autor, der weder den Anlass seines mehrjährigen Aufenthalts noch seine Profession andeutet, schildert die von ihm beobachteten Zustände im Lande allgemein, in den Parteien, den Kirchen, im Erziehungswesen, in der Städte- und der Rechtsverwaltung.

Dewall, Wolf von:

Die Insel der Heiligen: Eindrücke aus Irland.- Frankfurt/M.: Societäts-Verl., 1934

(Gießen UB; Sign.: B 52/1163)

Weniger ein Reisebericht, vielmehr die Darstellung der Entwicklung des politischen und wirtschaftlichen Zustands in Irland anfangs der 30er Jahre, hauptsächlich seit der Easter Rebellion von 1916. Anreise mit der Bahn von London nach Holyhead, Überfahrt nach Dun Loagheire, mit der Bahn nach Dublin, dort scheint er auch geblieben zu sein.

Grube, A.W.:

Geographische Charakterbilder.

Erster Teil: Arktis - Europa - Afrika. Bearbeitet und herausgegeben von Hans Stübler. 21. Auflage. Leipzig: Friedrich Brandstetter, 1913. Mit 3 Dreifarbendrucken und 11 Tonbildern.

(BIS der Universität Oldenburg, Sign.: geo RB 6341)

Über Irland nur die Seiten 322 bis 328; eine recht knappe und wenig aussagende Darstellung des Landes.

Hartmann, Moritz:

Moritz Hartmann's gesammelte Werke.- Stuttgart: Cotta, 1873-74.- 1 - 10 [in 5 Bd.] in Fraktur

(BIS der Universität Oldenburg; Sign.: N ger 769 har O BC 7830)

Im dritten Band der Werke (Seiten 1-56) sind die vier Briefe, datiert mit Juli 1850, an Fanny Lewald wiedergegeben. Seine Anreise erfolgte von Liverpool aus nach Dublin und anscheinend hat er sich nur dort aufgehalten, von einem Ausflug mit der Bahn nach Kingstown (Dun Loagheire) abgesehen. Sonst finden sich keine Hinweise auf weitere Reisen im Lande,

auch über den Zweck oder Anlaß der Reise erfährt der Leser nichts. Auch Eoin Bourke drückt sich in seiner Zusammenfassung im Irland Journal (IV,1,1993) nicht klar über den Anlaß der Reise aus. Lediglich in einem Satz deutet er eine mögliche politische Motivation Hartmann's an, welcher 1849 am badischen Aufstand gegen die preußische Armee teilgenommen hatte.

Huber, Victor Aimé:

Skizzen aus Irland.- Berlin: Verlag von Wilhelm Hertz (Bessersche Buchhandlung), 1850.- XII, 319 S.

(UB Tübingen; Fo VII 956)

Enthält in drei Abteilungen "freie deutsche Nachbildungen" aus dem dreibändigen Werk 'Ireland, its scenery, character, etc' von Mr. and Mrs. S.C. Hall, London, 1843, sowie eine Geschichte (Die Verschwörung von Doneraile) aus: Ireland and its rulers, London, 1844. I. Sieben Erzählungen aus dem Volksleben; II. Sieben mal "Sitten und Zustände"; III. Sieben Märchen, Sagen und Legenden.

Inglis, Henry David:

Ireland in 1834: A journey throughout Ireland, during the spring, summer and autumn of 1834.- Second edition.- London: Whittaker & Co., Ave-Maria Lane, 1834.- in 2 vols. Volume I: vi, 349 pp.; 1 Karte von Irland mit Reiseroute. Volume II: viii, 348 pp; 1 Karte vom River Shannon

(WLB Stuttgart; geogr. oct. 3410-1-2)

Inglis reiste viel mit öffentlichen Verkehrsmitteln: Mail Cars, Mail Coaches, Bianconi's Cars. Auf Seiten 53 ff (Vol 1) beschreibt er kurz den Werdegang Bianconi's als Verkehrsunternehmer und die Entwicklung seines Unternehmens. Er beschreibt neben der durchreisten Landschaft und den Orten auch die äußeren Zustände der Landsitze, Farmen und Cottages, er gibt wieder, was er an Preisen für Arbeit, Lebensmitteln und Unterkunft in Erfahrung bringen konnte. Er gibt Informationen zu den Pachtsystemen, Pachtpreisen, ob der Landlord resident oder absent ist, etwa in der Art wie Arthur Young, nur wesentlich knapper. Er beschreibt die Lage und den Zustand der Armen, Alten und Kranken, gibt oft noch Ratschläge, wie

geholfen werden könnte, die Situation zu verbessern, und beklagt fast gleichzeitig das Desinteresse erjenigen, die Maßnahmen zur Verbesserung der allgemeinen Situation ergreifen könnten.

Reiserouten:

Youghall --> Cork: mit der Mail. Die Mail-Strecke Cork --> Bantry führte ihn über Bandon, Clonakilty, Ross-Carbury und Skibbereen. Für die Strecke Bantry nach Kenmare über Glengariff mietete er sich ein Car mit 2 Mann Begleitung, da die Straße dorthin sich gerade im Bau bzw. in Erweiterung befand; der alte, noch nicht verbesserte Teil muß in einem ziemlich schlechten Zustand gewesen sein, "and so extremely steep, that one must walk nearely the whole of the way". Von Tarbert nach Limerick benutzte er ein Dampfschiff auf dem Shannon, von Limerick nach Ennis wieder ein Car. Connemara durchstreifte er zu Fuß: von Galway nach Ouchterard, Ma'am, Roundstone und Clifden. Ab Clifden reiste er wieder in einem gemieteten Car. Weiter nach Westport - Castlebar - durchs County Mayo - Ballina - Sligo - weiter inlands Richtung Norden - Boyle - Enniskillen - Donegal - Londonderry - Coleraine - Giant's Causeway - Antrim - Belfast - Dublin und zurück nach England.

Im zweiten Band gibt er nicht mehr so viele Informationen zu den Umständen der Reise und den Verkehrsmitteln, beschreibt jedoch recht ausführlich die Landschaft anläßlich seiner Boots- und Schiffsfahrten auf dem Shannon, dem Lough Derg und dem Lough Ree. Daneben ist noch die Feststellung bemerkenswert, daß im Norden die Preise für Unterkunft und Verpflegung etwa um 1/4 höher liegen als im Süden.

Kohl, Johann Georg:

Reisen in Irland: [Teil 1 u. 2].- Dresden, Leipzig: Arnoldische Buchhandlung, 1843

(Landesbibliothek Oldenburg; Ge II 2h/145)

J.G. Kohl, der von Eoin Bourke (Irland Journal, III,1,1992) als Ethnograph bezeichnet wird, bereiste Irland im Jahre 1842. Seine Reisewege nach und von Irland: Anreise mit dem Paketboot von Angelsea (Wales) nach Dublin, die Rückreise erfolgte von Belfast aus nach "Caledonien", vermutlich nach Port Patrick in Schottland. Die inneririschen Transportmittel schildert er mehrfach zum Teil recht ausführlich: 1. eine kleine Mietkutsche, von ihm "car" genannt, auf Seite 10; 2. Beschreibung des Reisekomforts in der Land-

bzw. Postkutsche ab Seite 18-21; 3. Beschreibung der Post-Car ab Seite 84-86; 4. Schiffsfahrt auf dem Shannon ab Seite 114; 5. irische Diligencen, Zahl und Anordnung der Passagiere darauf, Komfort ab Seite 252; 6. Bianconi's Liniendienste, andere Linien Cork - Bantry, ab Seite 340 ff; 7. im Teil 2 nochmals eine Beschreibung der stage-coaches, die out-sidepassengers, den Reisekomfort, ab Seite 239.

Küttner, Carl Gottlob:

K.G. Küttners Briefe über Irland an seinen Freund, den Her ausgeber/ [d.i. M. Schenk].- Leipzig: bey Johann Philipp Haugs Witwe, 1785 (SuUB Göttingen; Sign.: 8 Itin I,1498)

Küttner, Carl Gottlieb (* 1755 in Wiedemar/Delitz, † 1805 in Leipzig; Studium in Leipzig; 1789 Magister, danach Hofmeister in der Schweiz, in England und Irland; größere Reisen durch Frankreich, Italien, die Niederlande, Schweden und Norwegen; Mitarbeiter an der Hallischen Literaturzeitung und der "Bibliothek der schönen Wissenschaften")

Seine Reiseerlebnisse, seine Beobachtungen und seine Studien über "alte irische Geschichte, Sprache und Alterthümer" schrieb er an seinen Freund, den Verleger M. Schenk. Küttner sah diese Briefe als Unterhaltungen für seinen Freund an und er wollte sie als Tagebuchersatz bei seinem Freund deponiert wissen. An eine Herausgabe als Buch dachte er noch nicht. Schenk hingegen sah einen Markt für ein solches Buch und gab die Briefe nur geringfügig redigiert heraus, während Küttner noch in London weilte. Küttner bedauerte dies, wie er in dem im Vorwort erwähnten Brief vom 28. Januar 1785 schrieb: "ohne diesen Nachrichten wenigstens den Grad von Ausfeilung zu geben, den ich ihnen zu geben fähig sein möchte...". Küttner hielt sich in Irland im Wesentlichen in der Gesellschaft der Landbesitzer auf und war häufiger Gast in den Häusern wohlhabender Dubliner. Dementsprechend ist die Sichtweise in seinen Berichten über das, was er außer den "landed gentry" noch kennen gelernt hat, sicher nicht völlig frei von Vorurteilen. Küttner starb im Februar 1805.

Mit seinen Briefen erschien die erste deutsche Beschreibung einer Reise nach und durch Irland.

Lasaulx, Arnold (von):

Aus Irland: Reiseskizzen und Studien.- Bonn: Emil Strauss, 1878.-

239 S., mit 26 Abbildungen in Holzschnitt, 1 Karte von Irland und 1 Tafel in Lichtdruck

(SuUB Göttingen; Sign.: Itin I 1494)

Man könnte diesen Bericht wohl als den ersten, in deutscher Sprache erschienenen, geologischen Führer durch Irland ansehen, wenn auch nicht Irland insgesamt ausführlich behandelt wird. Die Anreise erfolgte per Bahn von London aus nach Holyhead (Anglesea), von dort mit dem Nachtschiff nach Kingstown (Dun Loagheire), die Rückreise ging von Belfast nach Greenrock bzw. Glasgow. Die Fahrten innerhalb Irlands, in den Südwesten nach Killarney, zu den Wicklow Bergen, und durch den Norden wurden mit der Eisenbahn unternommen. Auf eine nähere Beschreibung der Fahrtstrecke, von der Nennung der einzelnen Stationen abgesehen, und ihrer Landschaft muß der Leser ebenso verzichten, wie auf die Schilderung besonderer Erlebnisse, dafür werden die durchfahrenen Gebiete in ihren Gesteinsfomationen sehr ausführlich beschrieben. Das Eisenbahnnetz muß im Reisejahr 1876 einen erheblichen Umfang gehabt haben, denn der von L. öfters zitierte Kohl hatte vor ca. 30 Jahren von erst ca. 85 Meilen Bahnstrecke berichten können. Die Reiserouten im einzelnen: 1) Dublin --> Kildare --> Charleville (hier Abzweige nach Fermoy, nach Cork, nach Limerick) weiter nach Killaney (die Strecke war bereits bis Tralee ausgebaut; 2) Dublin --> Killiney --> Bray --> Rathdrum; 3) Dublin --> Drogheda --> Dundalk --> Abzweig mit der Western Railway nach Enniskillen, die Hauptstrecke geht weiter nach Belfast; 4) Enniskillen --> Fintona --> Omagh --> Strabane --> Londonderry; 5) Londonderry --> Coleraine (hier Abzweig nach Portrush, zum Giant's Causeway), die Strecke führt weiter nach Belfast: 6) Portrush --> Coleraine --> Ballymena --> Antrim (hier Ausflug per Car nach Tardree) --> Carrickfergus -- Belfast.

La Tocnaye, le Chevalier de:

Meine Flucht nach Irland.- Erfurt: in der Henningsschen Buch handlung, 1801.- 2 Bände

(Leipzig, UB; Sign.: H.brit.924 v)

Jacques Louis de Bougrenet, Chavalier de La Toquenaye, war royalistischer Kavallerieoffizier in Frankreich, der sich durch die französische Revolution gezwungen sah, 1792 nach England ins Exil zu gehen. In London bald des Nichtstuns müde, begab er sich auf die Reise durch England und Schottland,

wo er schließlich zwei Jahre blieb. 1795 erschien in Edinbourgh sein Buch 'Promenade dans la Grande Bretagne', das so gut aufgenommen wurde, daß er sich entschloß, nach Irland zu reisen und auch darüber ein Buch zu schreiben. Dies Vorhaben war für einen royalistischen Franzosen kein ungefährliches Unternehmen, das er aber nach 9 Monaten glücklich beendete. Die Unruhen in Irland in den Jahren 1796-97, in denen er seine Reise unternahm, veranlaßten ihn, auf einen Teil seiner geplanten Wanderungen zu verzichten, wodurch uns heute eine Schilderung der großen binnenländischen Schifffahrtswege auf Flüßen und Kanälen entgeht. Die erste Ausgabe seines Werkes 'Promenades d'un francais dans l'Irlande' erschien in Dublin 1797. Dies Werk ist für Historiker nicht uninteressant, gibt es doch eine recht ausführliche Beschreibung Irlands kurz vor der Rebellion von 1798 aus der Sicht eines mehr oder weniger Unbeteiligten. In deutscher Übersetzung erschien das Werk 1801.

Meerman, Freih. van Dalem J.:

Reisen durch Großbritannien und Irland. Ein Pendant zu Archen holz.: aus dem Holländischen. Mit Kurfürstl. Sächs. Privilegium.- Leipzig: bey Paul Gotthelf Kummer, 1789

(Augsburg, UB; Sign.: IV,4.8°510)

Zusammenfassende Beschreibung von zwei Reisen in den Jahren 1774 (Großbritannien und Schottland) und 1786 (Großbritannien und Irland), die jeweils etwa sechs Monate dauerten. Der Bericht über Irland ist recht kurz und beschränkt sich im Wesentlichen auf Dublin, Wicklow und den Norden. Seine Reisewege waren von Holyhead in Wales nach Dublin, sowie von einem nicht genannten Ort aus zurück nach Port Patrick in Schottland. Über die evtl. benutzten Verkehrsmittel innerhalb Irlands werden keine Aussagen gemacht. Den Grund, warum der Verfasser nach Irland reiste, erfährt der Leser nicht.

Meerman v. Dalem, J.:

Johann Meermann's Freyherrn van Dalem Nachrichten von Groß-britannien und Irland: Aus dem Holländische. (Ein Pendant zu v. Archenholz England etc.).- Nürnberg und Altdorf: im Monathi schen Verlag, 1789

(Wiesbaden, Hessische Landesbibliothek)

Enthält im Wesentlichen die gleichen Beschreibungen und Informationen wie die "Reisen", dies Werk ist vermutlich früher erschienen, da der Text noch nicht so ausgefeilt ist.

Meidinger, Heinrich:

Briefe von einer Reise durch England, Schottland und Irland im Frühjahr und Sommer 1820.- Stuttgart, Tübingen: J.G. Cotta, 1821 (Hannover, Stadtbücherei; Sign.: Soc. Bibl. M 231)

Johann Heinrich Meidinger (1792-1867) lebte als Kaufmann in Frankfurt. Sein Werk schildert vor allem die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse. Über die Reise nach Irland wird nur in zwei (von 14) Briefen berichtet. Meidinger schreibt auch nur über die Reise durch den nördlichen Teil Irlands und besonders über Belfast und Dublin. M. fuhr mit einem Dampfboot von Greenrock (Port Glasgow) in ca. 13 Stunden nach Belfast. Weitere Stationen der Reise sind Antrim, Dunaghy, Ballimena und Ballymoney, von dort zum Giant's Causeway und über den letztgenannten Ort nach Belfast zurück. Von dort reiste er vermutlich mit der Postkutsche nach Dublin, denn er nennt die am Wege liegenden Stationen, beschreibt einige kurz. Über die Fahrt oder das Gefährt selbst schreibt er nichts. Er verläßt Dublin über den Hafen Howth:

"Von hier fährt täglich ein Dampfboot in 8 Stunden nach Holyhead (60 M.). Die Überfahrt ist gewöhnlich so regelmäßig, daß die Wirthe daselbst mit dem Mittagessen auf die Reisen den warten. Mehrere Postkutschen stehen gleich zur Abfahrt in Bereitschaft."

Meidinger, Heinrich:

Reisen durch Großbritannien und Irland: vorzüglich in topo graphischer, kommerzieller und statistischer Hinsicht. Neuestes Hand buch für Reisende durch die drei vereinigten Königreiche England, Schottland und Irland.- Frankfurt/M.: Bronner, 1828.- in 2 Bde.

Erster Band: England un Wales, mit einer Karte. Zweiter Band: Schottland und Irland, mit zwei Karten.

(Mainz, Stadtbibliothek; Sign.: 26/61)

Wie schon in den Briefen von dieser Reise beginnt der Bericht mit der Überfahrt von Schottland nach Nordirland. Seinen Reiseweg beschreibt er sehr ausführlich mit den Orten, Einwohnerzahlen, sehenswerten Gebäuden.

Schulen, Krankenhäusern, Kirchen, sowie den wesentlichen Gewerben. Der Autor läßt den Leser über die von ihm benutzten Verkehrmittel im Unklaren. Nur wenige Formulierungen lassen den Schluß zu, daß er überwiegend mit der Postkutsche unterwegs war. Das Problem der zahlreichen, noch wachsenden Bevölkerung im südlichen Irland, und die mögliche Not bei Kartoffelmißernten will er durch gezielte Förderung der Auswanderung gelindert bzw. gelöst sehen. Die Bevölkerungszunahme sieht er als Folge der Zuwanderung aus anderen Grafschaften, aber auch darin: "Es gibt vielleicht kein Land, wo die wilden Ehen zahlreicher sind, als Irland, Auch sind die meisten Maegde und Bediensteten verheiratet. Wo soll das hinaus?" (S.187). Sich seines Bevölkerungsüberschusses zu entledigen, wird England früher oder später Krieg suchen müssen !! Seine Charakterisierung des Iren fällt auch nicht gerade schmeichelhaft aus, sie ist sicher auch durch einseitige Betrachtung getrübt: "Der Irländer, wie alle Völker südlichen Ursprungs, sind im Ganzen munter und mit wenigen zufrieden, (.) aber auch sehr reizbar, leidenschaftlich und grausam, wie aus den vielen schauderhafte Mordthaten (.) zu ersehen, wo oft ganze Familien von verruchten und verkappten Mordbrennern nächtlicherweise Überfallen und entweder ver brannt oder auf das kaltblütigste ermordet werden"

Weiter südlich als bis nach Kenmaretown und Killarney führt auch seine Reise nicht, vermutlich sind Straßen und Transportmittel dazu nicht geeignet oder nicht vorhanden. Zum Ende des Buches geht er noch auf die Emanzipationsbestrebungen der Iren ein und verwickelt sich dabei in nicht nachzuvollziehende religiöse Auseinandersetzungen. Seinen Darstellungen ist nicht erst hier zu entnehmen, daß er auf der Seite der englischen Herrschaft steht.

Dieses Werk ist noch nicht als Reiseführer im heutigen Sinne anzusehen, kommt dem aber schon sehr nahe. Es scheint aber als Handbuch für eine Reise in Irland durchaus brauchbar gewesen zu sein, da Meidinger den Verlauf der Reisestrecken beschreibt, die daran liegenden Orte nennt, die Entfernungen zwischen ihnen und den nächsten größeren Orten angibt, über geplante Verbesserungen im Verkehrswesen berichtet, die öffentlichen Einrichtungen aufzählt und Hinweise auf Sehenswürdigkeiten gibt. Er nennt auch einige regelmäßig verkehrende Schiffs- und Bootsverbindungen zwischen Irland und England sowie auf den Kanälen zwischen Dublin und dem Shannon.

Morton, Henry V.:

Wanderungen in Irland: [In search of Ireland dt.].- Nachdr. d. dt. Ausg. 1973 im Societäts-Verlag Frankfurt; d. Orig.-Ausg. erschien 1930.- München: Knaur, 1989.- 341 S.

ISBN 3-426-04622-9

(Privat)

Als einer der ersten Touristen bereiste H.V. Morton Irland nach der Gründung des Freistaates. Sein Buch ist zu einer Art historischer Momentaufnahme geworden. Er durchstreifte die Insel von Dublin bis an die einsame Küste von Connemara, vom liebliche Kerry im Süden bis in das rauhe Ulster im Norden und hat keinen interessanten Ort ausgelasen. (Klappentext) Über seine Reise selbst, die Fortbewegungsmittel, sagt er eigentlich nicht, allerdings kann man aus einigen wenigen Formulierungen schließen, daß er mit dem Auto unterwegs war und sich ab und zu für Ausflüge ein Pferd gemietet haben muß.

Neelmeyer-Vukassowitsch, H.:

Grossbritannien und Irland: Mit besonderer Berücksichtigung der Kolonien. Nach eigenen Beobachtungen geschildert.- Leipzig: A. Umflad, 1886.- VI. 914, V S.

(Bibl. für moderne Völkerkunde; 3)

Im GV wird der Umfang in 16 Lieferungen angegeben (VIII, 914 S., Beilage V S.) und der Verlag mit Duncker.

(Mannheim UB; Sign.: F 450)

Eine Landeskunde von "Greater Britain", die in den statistischen Teilen auf den Censuszahlen von 1881 beruht. Überwiegend statistisch vergleichend zwischen "Stammland" und Kolonien werden Bevölkerung, Landwirtschaft; Handel, Industrie u.a. Bereiche des Staatswesens abgehandelt. Die zusammenhängendsten Informationen über Irland sind in den Kapiteln "Bewohner" und "Land- und Forstwirtschaft" zu finden. Ansonsten sind die Informationen zu Irland weit in den anderen Teilen verstreut. Interessant ist die Beschreibung des britischen Charakters und des Cricket-Spiels im Kapitel "Bewohner".

Nemnich, Philipp Andreas:

Neueste Reise durch England, Schottland und Irland, vorzüglich in Bezug auf Produkte, Fabriken und Handlungen.- Tübingen: Cotta, 1807

(Oldenburg, Landesbibliothek; Sign.: Ge II 2h/30)

Nemnich bereiste die genannten Länder zwischen dem Frühjahr 1805 und Frühjahr 1806. Es handelt sich bei diesem Werk nach seinen eigenen Aussagen in der Vorrede mehr um eine Handlungs-Geographie denn um eine Reisebeschreibung. Er listet im Wesentlichen die Produkte und Handelswaren der einzelnen Orte bzw. Grafschaften Irlands auf, neben ausführlicheren Beschreibungen von Handel und Gewerbe in Dublin, Waterford und Cork.

Pictet, Mark August:

Reise durch England, Schottland und Irland: Während des Sommers 1801 unternommen von Mark August Pictet, Professor der Philosophie und Experimentalphysik bey der Genfer Akade mie und Mitglied mehrerer gelehrter Gesellschaften. Frey aus dem Französischen übersetzt.- Wien: im Verlage bey Anton Doll, 1804.-224 S., 1 Kupfer, 1 gef. Karte

(Bonn, UB; Sign.: N 281)

Erst im fünften Brief, datiert vom 23. Juli 1801 aus Sonna bei Edgeworth-Town, wird die Reise von Port Patrick nach Donaghadee und weiter nach Belfast beschrieben. Die weiteren Stationen waren Antrim, Ballymoney, Port Rush, Giant's Causeway, Garwagh, Maghara, Stewartstown, Armagh, Dublin, Holyhead. Port Patrick liegt auf einer Halbinsel vor einer Bucht, an deren Ende sich Stranroer befindet, von wo aus heute die kürzeste Verbindung von Schottland nach Nordirland besteht. Die nächtliche Überfahrt nach Donaghadee dauerte 12 Stunden. Die Rückreise verlief von Dublin nach Holyhead.

Pückler-Muskau, Hermann (von):

Briefwechsel und Tagebücher: aus dem Nachlass des Fürsten Pückler-Muskau herausgegeben von Ludmilla Assing (ab Band 3: Ludmilla Assing-Grimelli).- Nachdruck der Ausgabe Hamburg 1873.- Bern: Lange, 1971.- Band 1-9

(BIS der Universität Oldenburg; Sign.: his AM 9817-1-9)

Pückler-Muskau, Herman (von):

Briefe eines Verstorbenen: Vollständige Ausgabe, neu heraus gegeben von Heinz Ohff.- Berlin: Kupfergraben-Verl.-Ges., 1986.- XV, 1000 S

ISBN 3-89181-001-6

(BIS der Universität Oldenburg; Sign.: ger 719 pc 3 BO 2883)

Der 28. bis 43. Brief kam aus Irland bzw. berichtete von der Reise nach und in Irland

Ritchie, Leitch:

Irland: geschildert von Leitch Ritchie, dem Verfasser der "Reise nach St. Petersburg und Moskau". Aus dem Englischen von A. v. Treskow. Mit 4 lithographischen Abbildungen.- Quedlingburg und Leipzig: Druck und Verlag von Gottfr. Basse, 1837

(SuUB Göttingen; Sign.: H brit p III, 27f)

Auf vierzehn Kapitel verteilt, wird eine Mischung aus Reisebeschreibung, geschichtlichem Abriss und der Wiedergabe von Erzählungen und Legenden dargeboten. Der Autor berichtet in diesem Werk über Erfahrungen und Legenden, die er in den Gebieten um die Städte Dublin, Wexford, Waterford, Cork, Clonmel, Kilkenny und Carlow gesammelt hat. Anreise per Schiff von England nach Dun Loagheire (Kingstown), vom Hafen aus mit dem Postkarren zur Eisenbahnstation, mit der Bahn nach Dublin, und dort wieder mit dem Postkarren zum Postamt.

"Vor einigen Jahren waren die inneren Sitze der Karren die 'feinsten', jetzt sind es die äuåeren. Ein solcher Karren ist ein Fahrzeug, in welchem die Gesellschaft -jeder weiß es - dos å dos sitzt und einen Raum fürs Gepäck zwischen sich hat, der einem Sarge gleicht. Fuhrwerke dieser Art dienen auch als Lohn- oder Miethskutschen, denen es in Dublin nur wenige giebt; ausserdem giebt es noch kleinere Miethswagen, die ganz bedeckten Karren gleichen, und weiter keine Öffnung haben, als hinten eine Thür."

Die Reise von Cork nach Clonmel bewältigte er mit einem Bianconi-Car. Weitere Hinweise auf die Benutzung anderer Verkehrmittel finden sich nicht im Buch, Herr Ritchie scheint viel gewandert zu sein.

Rodenberg, Julius:

Die Insel der Heiligen: Eine Pilgerfahrt durch Irland von Julius Rodenberg.- Berlin: Verlag von Otto Jahnke, 1860.- 1. Bd.: 325 S., 2.

Bd.: 269 S.; in einem Band

(Oldenburg, Landesbibliothek: Ge II 2h/148)

Julius Rodenberg, eigentlich Julius Levy (1831-1914), stammt aus Rodenberg/Hessen. Er war ein bedeutender Feuilletonist und Kritiker des deutschen Liberalismus, als Lyriker und Erzähler stand er zwischen Romantik und Realismus, gab. u.a. seit 1874 die von ihm gegründete "Deutsche Rundschau" heraus.

Er bereiste Irland im Jahre 1858. Eine ausführliche Zusammenfassung schrieb Hermann Rasche im Irland Journal V,1,1994.

Schorch, Heinrich:

Neueste geographiestatistische Kunde von Groß-Britannien und Ireland: Nach ihrem jetzigen Zustande, aus den besten Quellen geschöpft und bearbeitet von Dr. Heinrich Schorch.- Prag: in der Diesbachischen Buchhandlung, 1810.- 562 S., mit 8 Karten und 12 Kupfern

(Neueste Länder- und Völkerkunde. Ein geographisches Lesebuch für alle Stände. Siebenter Band. / Großbritannien und Ireland) (Paderborn UB; Sign.: 24/1 (99); Essen UB); Sign.: NCA 104-7 (06) Enthält auf den Seiten 469 bis 473 kurze topographische Beschreibungen der damals wohl wichtigsten Orte in den 4 Provinzen Irlands mit knappen Angaben zu Industrie und Handel. Wesentlich ausführlicher ist die Bibliographie auf den Seiten 507 bis 537 und das Verzeichnis der damals verfügbaren Karten auf den Seiten 528 bis 534.

Skizzen aus Irland:

oder Bilder aus Irlands Vergangenheit von einem Wanderer. Erstes

Heft.- Stuttgart und Tübingen: Verlag der J.G. Cotta'schen Buchhandlung, 1838

(Reisen und Länderbeschreibungen der älteren und neuesten Zeit. Eine Sammlung der interessantesten Werke über Länder- und Staatenkunde, Geographie und Statistik. Herausgegeben von Dr. Eduard Widenmann (Redakteur des Auslandes) und Dr. Hermann Hauff (Redakteur des Morgenblattes)). Sechzehnte Lieferung. Im VK-DBI wird der Verfasser als Klebe, Friedrich A. angegeben, dieser Name ist aber weder bei Kayser, Heinsius oder im GV verzeichnet.

(Tübingen UB, Sign.: Fo VII, 210a; SuUB Göttingen; Sign.: Itin I 5395:16)

Der Autor verrät weder seine Identität noch den Anlaß und die Dauer seiner Reise. Im ersten Teil des Buches beschreibt er seine Reise und gibt auch einige Eindrücke wieder. Dieser Teil enthält auch einige Geschichten und Anekdoten. In einer von ihnen schildert er die Reaktionen einiger Iren auf das Auftreten des Fürsten Pückler und seine "Briefe eines Vestorbenen". Inhalt: I. Reiseskizzen aus dem Süden und Westen von Irland (aus dem Jahre 1832). II. Die Parlamentswahl in Cavan und die Schlacht von Muff. Scenen aus dem vorigen Decennium. III. Der Todtboxer. Eine Erzählung aus der ersten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts.

Twiss, Richard:

A tour in Ireland in 1775: with a map and a view of the Salmon-leap at Ballyshannon.- London: Robson, 1776

(Oldenburg, Landesbibliothek; Sign.: Ge II 2h/143)

Twiss, Richard:

Reise durch Irrland im Jahr 1775/ von Richard Twiß, Esq., Mit glied der königlichen Societät der Wissenschaftler; Nebst einem Anhange. Aus dem Englischen übersetzt.- Leipzig. bey Johann Friedrich Junius, 1777

(Tübingen UB; Sign.: Fo VII,113; SuUB Göttingen; Sign.: 8 Itin I,1496/a)

Das Buch ist als erste Reisebeschreibung Irlands in deutscher Übersetzung anzusehen. In Form und Inhalt noch an die Itinerarien des 16. und 17. Jahrhunderts erinnernd, enthält das Werk die Streckenbeschreibung einer im Jahre 1775 unternommenen Reise, die nur mit ein paar spärlichen Bemerkungen versehen wurde. Dieser Bericht ist ein typisches Beispiel für das durch Unverständnis und Antipathie geprägte und mit Vorurteilen und Ressentiments beladene Irlandbild der englischen Reisenden, die besonders im 18. Jahrhundert allem Irischen mit Verachtung und tiefem Mißtrauen begegneten.

Diese Bewertung stammt nicht erst aus neuerer Zeit, ähnliches wurde bereits früher geäußert: Küttner (1785) hat dieses Werk vor seinem Irlandaufenthalt gelesen und schreibt darüber: "Ich las dieses Buch als eine Vorbereitung zu meiner Reise in dieses Land, und finde nun, daß die Irländer recht haben, wenn sie bitterlich über ihn schreyen, und seine Reisebeschreibung als das hämischte, unverschämteste Ding, das man über ein Land aushecken kann, betrachten. Was den Mann bewogen haben kann, ein ganzes Land und ein ganzes Volk, bey dem er hospital empfangen wurde, so zu verkleinere, weiß ich nicht, das aber weiß ich, daß sein Werk voller Irrthümer, und seine Art, die Sachen anzusehen, sehr von der meinigen unterschieden ist."

Venedey, Jakob:

Irland. Leipzig: F.A. Brockhaus, 1844. Theil 1: XI, 426 S., Theil 2: VII, 456 S.

(Oldenburg, Landesbibliothek; Sign.: Ge II 2h/146)

Jakob Venedey war in Deutschland wegen seiner demokratischen Gesinnung wegen verfolgt und 1832 inhaftiert worden. Er konnte jedoch nach Frankreich entkommen, wo er jahrelang im Exil lebte. Er kehrte erst 1848 nach Deutschland zurück. Schon 1843 beauftragte ihn der F.A. Brockhaus-Verlag, nach England und Irland zu reisen, um über Daniel O'Connell und die Repeal-Bewegung zur Auflösung der Union mit England zu berichten. J. Venedey stand als Rheinländer, der die Unabhängigkeit der Rheinlande von Preußen anstrebte, den Zielen der Repeal-Bewegung sehr nahe. Er sprach auch deutlich das Anliegen seines Buches aus, nämlich bei den Lesern Sympathie für die Sache der Iren wecken zu wollen. Er hielt sich 1843 für etwa drei Monate in Irland auf (die Anreise erfolgte über London

Liverpool - Dublin) und besuchte von Dublin aus mehrere große Repeal-Versammlungen mit Daniel O'Connell. Der erste Teil seines Buches enthält die politische Geschichte Irlands, im zweiten Teil schildert er seine Reiseerlebnisse und seine Eindrücke von den politischen Vorgängen.

Volkmann, Johann Jacob:

Neueste Reisen durch Schottland und Ireland: vorzüglich in der Absicht auf die Naturgeschichte, Oekonomie, Manufakturen und Landsitze der Großen. Aus den besten Nachrichten und neueren Schriften zusammengetragen.- Leipzig: Fritsch, 1874.- 486 S. (SuUB Bremen; Sign.: R ggr 514.2 c4/125)

Volkmann, Johann Jakob:

Reisen durch England, Schottland und Irland: ders. 5r Band oder neueste Reisen durch Schottland und Irrland.- Leipzig: Hahn, 1784 Im GV und bei Heinsius ist der 5. Band zwar verzeichnet, nach Meidinger (1821) aber nie erschienen und ist an deutschen Bibliotheken nicht nachgewiesen.

Young, Arthur:

Reise durch Ireland: nebst allgemeinen Beobachtungen über den gegenwärtigen Zustand dieses Reiches in den Jahren 1776, 1777 und 1778 bis zum Ende des Jahres 1779.- Leipzig: Johann Fried rich Junius, 1780.- in zwei Teilen.

(Wolfenbüttel; Sign.: 865)

Bei diesem zweibändigen Werk handelt es sich um eine Reisebeschreibung, die sehr ausführlich den Stand der an den besuchten Orten betriebenen Landwirtschaft wiedergibt; es werden sowohl die von den großen Besitzungen als auch die von den Kleinbauern (meist Hüttenbewohner genannt) praktizierte Art der Bewirtschaftung (Feldbearbeitung, Düngung, Reihenfolge der Bestellung, Erträge usw) erläutert, auch die erlösten Preise, sowie die Preise für Saaten, Dünger, Milch-, Zucht- und Arbeitsvieh der verschiedenen Regionen berichtet. Fr die besuchten Orte werden auch die jeweiligen Pachtverhältnisse und deren Zinsen berichtet.

Der zweite Teil befaßt sich in zusammenhängenden Kapiteln mit der Größe des Landes, der Bevölkerungsstruktur, den Besitz- u. Pachtverhältnissen, den einzelnen Zweigen der Land- u. Forstwirtschaft und deren Kosten und Gewinnen, mit den Wohn- u. Lebensverhältnissen, Religion, Sitten und Gebräuchen, den öffentlichen Verkehrswegen, mit Handel, Gewerbe, Ein- u. Ausfuhr, stets unter Berücksichtigung der politischen Verhältnisse und im Vergleich mit den Zuständen in England.

Young, Arthur:

A tour in Ireland.- 2nd Ed.- London: Goldney, 1780 (Oldenburg, Landesbibliothek; Sign.: Ge II 2h/144)

Zitierte Titel und Quellen von Abbildungen

Bartholomew, John:

Philip's Handy Atlas of the Counties of Ireland / Constructed by John Bartholomew. Revised by P.W. Joyce. With consulting index. - London: George Philip & Son, 1881. -

Böll. Heinrich:

Irisches Tagebuch. - 32. Aufl. - München: dtv, 1985. - 138 S.

(dtv; 1)

ISBN 3-423-00001-5

Delany, Ruth:

Ireland's Inland Waterways: a celebration of 250 years of Ireland's Inland Waterways. - rev. ed. - Belfast: Appletree, 1992. - 200 pp., ills., maps; ISBN 0-86281-280-8

Eine ausführliche Darstellung der Entwicklung der Binnenschiffahrtswege vom Beginn an, über ihre Blütezeit, den Niedergang und Zerfall bis hin zu den Bemühungen, die verbliebenen Reste wieder zu aktivieren.

"It covers all the canal, river and lake navigation that have existed, north and south, in Ireland with both scholarship and affection, from their largely commercial origins to their newer recreational possibilities. Its copious illustrations are marvellous" (The Irish Times).

Dickens, Charles:

The Pickwick papers / Introd. by G. K. Chesterton. - Repr. (d. Ausg.) 1907. - London (u.a.): Dent (u.a.), 1970. - xxvi, 804pp. (Everyman's Library; 235)

Encyclopaedia Britannica

Micropedia.- 15th Edition.- Chicago [u.a.]: Encyclopedia Britannica Inc., 1984

Fahrten zur Smaragdinsel:

Irland in deutschen Reisebeschreibungen des 19. Jahrhunderts / Oehlke, Andreas (Hrsg.). - Göttingen : Ed. Peperkorn, 1993. - 364 S., Ill. ISBN 3-929181-02-9

Fordham, Herbert George:

Notes on british and irish itineraries and road-books: A paper read in the Geographical Section at the Meeting of the British Association for the advancement of Science, held at Dundee, September, 1912. - Hertford: Stephen Austin and Sons, 1912. - 34p.

Freeman, T.W.:

Ireland. A general and regional geography. - London: Methuen, 1969. 4th ed. xvi, 557pp., ills., maps

Griffith, Richard:

1820

Zitiert aus: Robinson, H., 1984

Haefs, Gabriele:

Das Irenbild der Deutschen: dargestellt anhand einiger Untersuchungen über die Geschichte der irischen Volksmusik und ihrer Verbreitung in der Bundesrepublik Deutschland. - Frankfurt/M., Bern, New York: Lang, 1983. - 528 S. ISBN 3-8204-7701-2

(Europ. Hochschulschriften, R.19, Bd. 26; R.1 Bd. 668)

Sehr ausführliche Arbeit, die mit dem Bild des Iren in der Literatur, der Geschichte der irischen Volksmusik beginnt, die verwendeten Instrumente beschreibt, neuere Entwicklungen aufzeigt, die Verbreitung der irischen Musik in der BRD darstellt und Gründe für ihre Beliebtheit anführt.

Hole, S. Reynolds:

A little Tour in Ireland by an Oxonian. With illustrations by John Leech. New edition. London: Arnold, 1892.

Irland Journal

Christian Ludwig Verlag irland journal. Moers, Dorfstraße 70. I, 1990 ff.

Lacordaire, P. Heinrich Domenicus:

Leichenrede auf Daniel O'Connell: gehalten zu Notre-Dame in Paris am 10. Februar 1848 von P. Heinrich Domenicus Lacordaire aus dem Predigerorden. Aus dem Französischen übersetzt von Wolfgang Reithmeier, Priester.- München: Verlag von Christian Kaiser, 1848.- 26 S. Angebuden an: Schipper, L.

Macaulay, James:

Ireland in 1872: : a tour of observation, with remarks in Irish Public Questions. - London : Henry S. King & Co., 1873. - xii, 419 pp., 32 pp. Insgesamt eine Zustandsbeschreibung der damaligen inneren Verhälnisse in Irland unter dem sehr skeptischen Blick eines Engländers. Von seiner eigenen Reise und den allgemeinen Reisemöglichkeiten wird so gut wie nichts gesagt. Lediglich das Kapitel über die Eisenbahnen gibt indirekt etwas zum Thema Reisen her: es soll zu der Zeit nicht weniger als 56 Bahngesellschaften gegeben haben, die eine durchschnittliche Streckenlänge von nicht mehr als 48 Meilen betrieben haben sollen. Die drei größten Gesellschaften, die auch die am besten geführten und profitablen sein sollen, waren: - The Great Western, The Ulster Railway und The Great Southern and Western Railway. M. schlägt die Verstaatlichung der Bahnen vor, um sie alle unter einheitlicher Führung profitabel zu machen.

Moore, Thomas:

Zitiert aus: Robinson, H., 1948

O'Connell, Morgan John, Mrs.:

Charles Bianconi: A biography 1786-1875 / by his daughter, Mrs. Morgan John

O'Connell. - London: Chapman and Hall. 1878. - 327 p.

O'Connel, Morgan John Bianconi:

Bianconi king of the irish roads / O'Connel, Morgan John Bianconi; Watson, S.J. - Dublin : Allen Figgis, 1962. - 190 p.

Ohff, Heinz:

Der grüne Fürst. Das abenteuerliche Leben des Fürsten Pückler-Muskau. München, Zürich: Piper, 1991. ISBN 3-492-03432-2

Oehlke, Andreas:

Irland und die Iren in deutschen Reisebeschreibungen des 18. und 19. Jahrhunderts. - Frankfurt / Main : Lang, 1992. - XII, 417 S. (Münsteraner Monographien zur Englischen Literatur ; 10)

Zugl.: Münster, Universität, Dissertation, 1991. - ISBN 3-631-44905-4

O'Mahony, John:

The Sunny Side of Ireland: How to see it by the Great Southern and Western Railway. With seven maps and over 160 illustrations, and a chapter on the natural history of the South and West of Ireland, by R.Lloyd Praeger.-2nd ed., rewritten and enlarged.- Dublin: Alex. Thom & Co., 1903.- 308pp

O'Muirithe, Diarmaid:

A seat behind the coachman: Travellers in Ireland 1800-1900. - Dublin: Gill & Macmillan, 1972. - 209p.

Eine Anthologie von Beschreibungen britischer Reisender in Irland aus der Zeit zwischen 1800 und 1900. Der erste Teil gibt Berichte aus der Zeit "Von der Union bis zur Großen Hungersnot" wieder, der zweite Teil umfaßt die Zeit "Von der Großen Hungersnot und danach". Die wiedegegebenen Berichte beziehen sich überwiegend auf die allgemeine, politische und wirtschaftliche Lage des Landes. Zum Reisen selbt, zu den Vekehrsmitteln und den Straßenverhältnissen sind nur wenige Hinweise zu finden, wie z.B. über das Bianconi'sche Mail und Coach System.

Paterson's Road Book 1808

Zitiert aus: Robinson, H., 1948

Philip's Handy Atlas:

1881, siehe Bartholomew, John

Reese, Erika:

Fürst Pückler reist nach Irland: aus den "Briefen eines Verstorbenen", ein Film von Erika Reese.- 1990. -Überwiegend farbig, Dauer ca. 45 Mitten.

Robinson, Howard:

The British Post Office: A history. - Princeton, N.J.+London: Princeton U.P. + Oxford U.P., 1948. - xvii, 467 pp., ills.; bibliography p. 447-458, index. Schildert ausführlich die Entwicklung des britischen Postwesens unter Eibeziehung der Verbindungen nach Irland, das 1801 durch den Union Act Teil der Vereinigten Königreiche wurde.

Schipper, Leopold:

Irland's Verhältnis zu England, geschichtlich entwickelt, und O'Connells Leben und Wirken. - Soest: Nasse'sche Buchhandlung, 1844. - II, 124 S.-Angebunden: Ventura; J. und Lacordaire, H.D.

Shelley,?

zitiert aus: Robinson, H., 1948

Stark, Archibald G.:

The South of Ireland in 1850; : beeing the Journal of a Tour in Leinster and Munster, by Archibald G. Stark / With numerous illustrations by M. Angelo Hayes. - Dublin : James Duffy, 1850.

Swift, Jonathan:

Zitiert aus: Robinson, H., 1948

Taylor & Skinner's

Maps of the Roads of Ireland. : Surveyed in 1777 and Corrected down to 1783 by George Taylor and Andrew Skinner / Introduction by J.H. Andrews. - The Second Edition - Dublin : Wilson & Allen, 1783. - Photolithogr. Reprint der 2. Ed. durch Shannon: Irish University Press, 1969.

Titmarsh, M.A.:

The Irish sketch-book: 1842 / With numerous engravings on wood. Drawn by the author. - new edition - London: Smith, Elder & Co., 1865. -

Tyner, George:

The Travellers Guide through Ireland.

Dublin, 1794

Ventura, Joachim P.:

Trauerrede auf Daniel O'Connell, gehalten in St. Andrea dell Valle zu Rom von P. Joachim Ventura. Mit einer Vorrede und den Anmerkungen des Verfassers deutsch von Julius Müleisen, theol. cand.- Tübingen: Verlag der Buchhandlung Zu Guttenberg, 1847. - 96 S. Angebunden an: Schipper, L.

Wilson, William:

The post-chaise companion or traveller's directory through Ireland: containing a new and accurate description of the direct and principal cross roads, .; forming an historical & descriptive account of the Kinglom. - Dublin: Wilson, 1786. - getr. Zählung; Ill.

Liste der Leihgeber

Ich danke allen Institutionen für Ihre Unterstützung und die Bereitstellung der Exponate für diese Ausstellung.

Augsburg

Universitätsbibliothek <384>, Universitätsstraße 22, 86159 Augsburg

Bonn

Universitäts- und Landesbibliothek, Postfach 24 60, 53014 Bonn

Braunschweig

Stadtbibliothek <56>, Steintorwall 15, 38100 Braunschweig

Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek <46>, Postfach 33 01 60, 28331 Bremen

Dresden

Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden <14>, Postfach 10 04 67, 01074 Dresden

Essen

Universitätsbibliothek <465>, Universitätsstraße 9, 45141 Essen

Gießen

Universitätsbibliothek <26>, Otto-Behagel-Straße 8, 35394 Gießen

Göttingen

Staats- und Universitätsbibliothek <7>, Platz der Göttinger Sieben 1, 37073 Göttingen

Hannover

Stadtbüchereien <115>, Hildesheimer Straße 12, 30169 Hannover

Leipzig

Universitätsbibliothek <15>, Beethovenstraße 6, 04107 Leipzig

Mainz

Stadtbibliothek <36>, Rheinallee 3 B, 55116 Mainz

Mannheim

Universitätsbibliothek <180>, Schloß, Ostflügel, 68131 Mannheim

München

Universitätsbibliothek <19>, Postfach 34 01 41, 80098 München

Oldenburg

Bibliotheks- u. Informationsystem der Carl-von-Ossietzky-Universität (BIS) <715>, Postfach 25 41, 26015 Oldenburg Landesbibliothek Oldenburg <45>, 26024 Oldenburg

Paderborn

Universitätsbibliothek <466>, Postfach 16 21, 33046 Paderborn

Private Leihgeber

Brigitte Scholz, Oldenburg

Regensburg

Universitätsbibliothek <355>, Universitätsstraße 31, 93053 Regensburg

Stuttgart

Württembergische Landesbibliothek <24>, Postfach 10 54 41, 70047 Stuttgart

Tübingen

Universitätsbibliothek <21>, Postfach 26 20, 72016 Tübingen

Wiesbaden

Fachhochschulbibliothek <969>, Kutschenmacher-Ring 18, 65197 Wiesbaden Hessische Landesbibliothek <43>, Rheinstraße 55-57, 65185 Wiesbaden

Wolfenbüttel

Herzog August Bibliothek <23>, Postfach 13 64, 38299 Wolfenbüttel