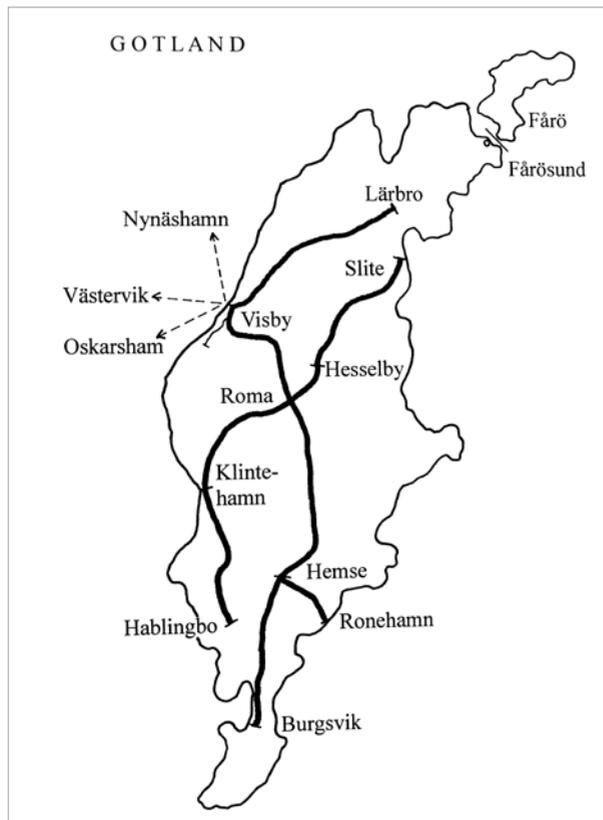


Eisenbahnzug die Mauern dieser Stadt in Richtung des fruchtbaren Südens verlässt [...] Ich hoffe, dass diese Bahn, die wir heute einweihen, den Beginn eines ganzen Eisenbahnnetzes darstellt [...]“ (Übersetzung G.K., Zitat aus *Gotlands Järnvägar*, S. 37f.). So war es denn auch. Nicht weniger als fünf Gesellschaften (eine sechste bestand bis 1918) betrieben ab 1924 ein über 200 km langes Netz mit der für ganz Schweden bald üblichsten Schmalspurweite von 891 mm. Das sind genau drei schwedische Fuß.

War der Verkehr anfangs noch bescheiden, verbesserte sich die wirtschaftliche Lage der Bahnen nach dem Bau der Zuckerfabrik in Roma 1894 merklich. Es war diese Fabrik, die fortan wegen der benötigten Zuckerrüben die Erweiterung des Netzes mehr als alles andere bestimmte. Noch vor dem Ersten Weltkrieg waren (nebst zweier Kurzstrecken in Visby) Tingstäde im Norden, Slite im Nordosten, Klintehamn im Westen, Burgsvik im Süden, sowie Ronehamn im Südosten der Insel erreicht. Eisenbahn und Zuckerfabrik



Die einstigen Eisenbahnstrecken Gotlands einschließlich des wieder aufgebauten Abschnittes von Hesselby nach Roma.



Der Bahnhof von Roma im Jahre 1913 mit Personal und Lok Nr. 5 „Roma“ der Gotlands Järnväg. (Foto: Gotlandståget/från Föreningens arkiv, [www.gotlandstaget.se](http://www.gotlandstaget.se)).

gerieten immer mehr in eine gegenseitige Abhängigkeit und Roma, nicht die Hauptstadt Visby, wurde so zum wichtigsten Eisenbahn-Knotenpunkt Gotlands. In Roma stehen noch die Ruinen des 1164 von Zisterziensern gegründeten Klosters. Deshalb wird heute neben Roma auch die Bezeichnung Romakloster benutzt, um Verwechslungen mit der „Ewigen Stadt“ auszuschließen. Während des Ersten Weltkrieges machten Kohlemangel und steigende Kosten den Bahnen zu schaffen. Der Abzweig von Hemse nach Ronehamn musste 1918 eingestellt werden, Projekte wie die Verlängerung im Norden von Tingstäde bis Lärbro und im Südwesten von Klintehamn bis Hablingbo konnten erst in den Nachkriegsjahren verwirklicht werden.

Von den durch das Aufkommen des Automobilverkehrs schwierigen 30er-Jahren abgesehen, schlug sich die Gotlands Järnvägs AB (GJ) vor allem dank der Zuckerrübentransporte nach Roma, ab 1936 auch von Rohzucker in Silowagen nach Visby, recht gut durch. Dasselbe gilt auch für die Kriegszeit, als das Militär und der weitgehende Wegfall des Autoverkehrs zu steigendem Verkehr führten. Kritischer sah es bei den andern verbliebenen Bahnstrecken, der KIRJ und SIRJ von Slite über Roma bis Hablingbo aus, aber alle drei



Tagesfahrkarte der ursprünglichen Ffestiniog Railway für einen Steinbrucharbeiter von Penrhyn nach Dduallt. Das Stationsgebäude von Dduallt liegt heute mitten in der Kreiskehrschleife.

ersten Mal in Großbritannien – eine Kreiskehrschleife gebaut werden. 1971 war sie fertiggestellt, im gleichen Jahr, in dem der Bahn der umstrittene Schadenersatz von £ 106.000 endlich zugesprochen wurde. In Verbindung mit Verkehrseinnahmen, Unterstützungen finanzieller Art sowie dem Einsatz Freiwilliger und von Arbeitskräften im Rahmen eines staatlichen Arbeits-Beschaffungsprogramms konnte so der Verkehr auf der ganzen Strecke am 26. Mai 1982 wieder aufgenommen werden.

Sie ist heute eine der beliebtesten Touristenattraktionen von Nordwales und das nicht nur wegen ihrer Stammstrecke, sondern auch wegen der heute ebenfalls zu ihr gehörenden und von ihr betriebenen Welsh Highland Railway. Diese wurde in mehreren Etappen zwischen Porthmadog und Dinas wieder aufgebaut, bis Caernarfon verlängert und im Jahre 2011 eröffnet. Nochmals ein Wunder! Das fortan als Ffestiniog & Welsh Highland Railways firmierende Unternehmen ist nun im Besitz einer zusammenhängenden, über 60 km langen Schmalspurstrecke und damit der längsten Museumsbahn Großbritanniens, die jährlich bis zu 400 000 Reisende befördert. Sie ist, unterstützt von zahlreichen Freiwilligen, heute einer der größten Arbeitgeber in Porthmadog und stellt einen nicht zu unterschätzenden Wirtschaftsfaktor dar.

Einen Tag nach der erwähnten Reise über Blaenau Ffestiniog im Jahre 2018 saß ich in der Bahnhofgaststätte von Porthmadog und ließ bei einem Glas Bier den Tag nochmals Revue passieren. Petrus hatte es gut gemeint mit mir und mir erlaubt, die ganze Strecke bis Caernarfon bei strahlendem Wetter kennenzulernen. Zuglok war eine der aus Südafrika stammenden Beyer-Garratt Lokomotiven, die Nummer 143, um genau zu sein, 1958 als letzte ihrer Art von Beyer Peacock in Manchester erbaut. Es war eine fantastische Fahrt gewesen. Von einem offenen Aussichtswagen aus hatte ich Seadler und sogar einen dort

eher seltenen Rotmilan im Flug beobachten können. In den 30er-Jahren war dieser elegante Greifvogel in Wales beinahe ausgerottet worden. Inzwischen ist er dort geschützt und geschätzt. Dann hatte der Zug die Aberglaslyn Schlucht durchfahren und mittels mehrerer Kehren den höchsten Punkt von rund 200 m ü. M. hinter sich gebracht, um danach mit Ausblicken auf den 1085 m hohen Snowdon und den Cwellyn See das hübsche Städtchen Caernarfon an der Meerenge von Menai gegenüber der Insel Anglesey zu erreichen.

Zurück in Porthmadog, war ich über den Cob gewandert, die nördlichen Berge des Snowdonia Nationalparks und den Cnicht, „das Matterhorn von Wales“ auf der einen, die Mündung des Afon Gaslyn Flusses und das Meer auf der andern Seite, bis zu den Boston Lodge Werkstätten. Hier werden bis auf den heutigen Tag erhaltenswerte Dampflokomotiven und Wagen nicht nur ausgebessert, sondern auch nach alten Vorlagen neu gebaut. Allein dem vorbildlich gepflegten Bahnhof von Porthmadog war anzusehen, worum es der Ffestiniog Railway heute vor allem geht. War es ihr erstes Anliegen in



Die aus Südafrika stammende Beyer-Garratt Lokomotive Nr. 143 fasst vor der Rückfahrt nach Porthmadog in Caernarfon Wasser.



Der Bahnhof von Sóller mit seiner einzigartigen „Platanen-Halle“ (2014). Die ursprüngliche Spurweite von 914 mm blieb hier im Gegensatz zu den übrigen, auf 1000 mm umgespurten Linien Mallorcas erhalten.

Und was für ein Bahnhof das war! Völlig unerwartet steigt man hier in einer Schatten spendenden Halle aus, nicht einer eisernen, sondern einer aus prächtigen Platanen. Ihre geschwungenen Äste erschienen mir wie ein Abbild der sich zwischen den Stämmen windenden Gleise. Aber auch das Empfangsgebäude war alles andere als gewöhnlich, und auch daran hatte der Jugendstil oder vielmehr Modernismo, wie man ihn in Spanien nennt, seine Spuren beim Umbau eines ehemaligen Herrenhauses aus dem 17. Jahrhundert hinterlassen. Diesen Stil in seiner mallorquinischen Ausprägung eingehender kennenzulernen, hatte ich mir als Bewohner der „Jugendstil-Stadt“ Helsinki vorgenommen, aber dazu sollte ich später und in Palma noch genügend Zeit haben. Denn jetzt wartete vor dem attraktiven Bahnhofsgebäude schon die zweiachsige Straßenbahn mit Baujahr 1913, auch sie war wie alle andern Fahrzeuge, einschließlich der bei Touristen besonders beliebten Sommerwagen aufs Liebevollste gepflegt. Es ging nochmals bergab, bald schon bei der Kirche Sant Bartomeu über die Plaça de Constitució, mitten durch ein Straßencafé und weiter immer in unmittelbarer Nähe einer viel befahrenen Straße, vorbei an Zitronen- und Orangenbäumen und zuletzt die Uferpromenade entlang bis

zum Endbahnhof am Hafen. Mit dieser Bahn erreichte die Ferrocarril de Sóller seinerzeit Meer und Hafen nicht nur günstiger als durch eine Verlängerung ihrer Hauptstrecke, sondern auch die für staatliche Subventionen erforderliche Minimallänge der Strecke von über dreißig Kilometern.

Mein Plan für den folgenden Tag war gefasst, ich wollte auf jeden Fall ein paar Aufnahmen von der großen Steinbogenbrücke, die mich zwischen Mirador Pujol de'n Banya und Sóller beeindruckt hatte, machen. Aber wie? Vom Zug aus waren mir links und rechts der Bahn die vielen Einzäunungen aufgefallen und ich besaß auch keine vernünftige Landkarte. So betrat ich vor Abfahrt meines Zuges nach Palma hoffnungsvoll ein in einem ausrangierten Eisenbahnwagen untergebrachtes Informationsbüro, wo mir auf meine Frage ein mürrisches Gesicht die Worte „No, está prohibido!“ zuwarf und damit unmissverständlich zu verstehen gab, das Gespräch sei beendet. Umso freundlicher war dann der Schaffner im Zug. Ihm zufolge war das überhaupt kein Problem.

Tags darauf war ich also wieder in Sóller und machte mich auf die Suche, diesmal mit Stadtplänen und Karten vom Vortag im Kopf und siehe da, da war tatsächlich ein vielversprechender Feldweg – mit einem Verbotsschild.



Triebwagen Nr. 1 von 1913 der Straßenbahn in Sóller im März 2014.

für einen schmalspurigen Anschluss in Le Locle ein mit der Begründung, eine Eisenbahn sei für Landwirtschaft und Industrie lebensnotwendig. Das durch zwei Bergketten isolierte Les Brenets dicht an der Grenze sei einer der verkehrstechnisch am wenigsten erschlossenen Orte. Auch der beliebte See, der sommers zum Baden und winters zum Schlittschuhlaufen nicht wenige Ausflügler anlocke, wurde ins Feld geführt.

Und so kam Les Brenets doch noch zu seiner Eisenbahn. Am 1. September 1890 wurde die Strecke der Chemin de fer Régional des Brenets (RdB) mit zwei dreiachsigen SLM-Tenderlokomotiven, vier Personen- und zwei Güterwagen eröffnet. In den ersten Jahren war vor allem der Personenverkehr erfolgreich, während der Güterverkehr eher bescheiden ausfiel, aber doch dazu beitrug, dass die (Uhren-) Industrie im Dorf blieb. Wenn im Winter der See gefroren war, konnten bis zu 6000 Personen am Tag transportiert werden. Das muss man sich vorstellen, wie sich der volle Zug mit zwei Dampflokomotiven, eine vorn und eine hinten, nach Le Locle hinaufarbeitete! Ausflügler waren eine nicht zu unterschätzende Einnahmequelle, die aber auch großen jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen war. Die Zeit der beiden Weltkriege machte der kurzen Bahn unter anderem durch Verteuerung und Mangel an Kohle zu schaffen, vor allem aber auch die 30er-Jahre mit der zunehmenden Konkurrenz des Straßenverkehrs. Sie vermochte sich dennoch dank Zuschüssen aus dem Lotterie-Fonds der französischen Schweiz über Wasser zu halten bis zur Übernahme durch den Kanton und einer Fusion mit der Chemin de fer Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds zu den Chemins de fer des Montagnes neuchâtelaises (CMN) 1947.

Dies war zugleich eine Voraussetzung für den Erhalt von Subventionen aufgrund eines 1939 erlassenen Privatbahngesetzes, das dringend anstehende Gleiserneuerungen der beiden Strecken, ihre Elektrifizierung mit 1500 V Gleichstrom bis zum Jahr 1950 sowie die Anschaffung von neuem Rollmaterial für beide Linien erlaubte.



CMN-Billett von Les Brenets nach Les Frêtes vom 27. Dezember 1947. Noch fuhr man mit Dampf! Les Frêtes und Le Chalet sind Bedarfshalte zwischen Les Brenets und Le Locle.



Triebwagen BDe 4/4 Nr. 5 von 1950 im November 2019 in Les Brenets (873 m ü.M.). Hier endet die rund vier Kilometer lange, von Le Locle ausgehende Stichbahn.

Nicht lange nach meiner ersten Fahrt nach Les Brenets, entdeckte ich am 21. Juli 1969, dem Tag, an dem Neil Armstrong als erster Mensch den Mond betrat, für mich das Hochmoorgebiet unweit des 1300-Seelen-Ortes Les Ponts-de-Martel. Ich wollte mir dort den Versickerungsort des Bied-Baches ansehen, der unterirdisch um die 250 Meter tiefer bei Noiraigue wieder aus dem Kalkgestein sprudelt. Abermals begeisterte mich neben der jurassischen Berglandschaft auch die Schmalspurbahn, die hier ohne größere Kunstbauten auskommt. Mit ihrer steilen Ausfahrt aus La Chaux-de-Fonds, der danach gar 40 %-Steilstrecke zum höchsten Punkt (1120 m) bei La Corbatière und ihren unauffälligen Bedarfshalten am Rande des dünn besiedelten Ponts-Tales aber, hat sie ihren eigenen Reiz, der keinem Freund der schmalen Spur entgehen kann. Wie ich bald in Erfahrung brachte, sollte diese Bahn nicht nur der Landwirtschaft und der Uhrenindustrie des isolierten Tales zugutekommen, sondern auch dem Abtransport des aus den Mooren gestochenen Torfes.