

# Die Eisenbahnattraktionen von Nordwales



Die Schmalspurbahnen von Nord- und Mittelwales ziehen viele Besucher an. Informationen zu ihnen sind leicht zu finden. Es gibt jedoch viele andere Orte und Dinge, die von großem Interesse sein könnten, deren sich der Besucher aber nicht bewusst ist und die er daher wahrscheinlich ignorieren wird. Dieser Artikel möchte gezielt auf diese hinweisen.

**Die Festiniog-Eisenbahn wurde vor der Erfindung der Dampflokomotive ursprünglich für den Schwerkraftbetrieb gebaut und verkehrt noch heute zu besonderen Anlässen wie hier am Tag der Vergangenheit mit einem Schwerkraftzug. Der Vorarbeiter sitzt auf dem führenden Wagen und trägt als Zeichen seiner Autorität eine Melone. Er hat ein Signalthorn, das er bläst, um die Männer (und Frauen) auf den Waggons anzuweisen, die Bremsen zu betätigen oder zu lösen. Jeder Bremser hat ein Kissen, da es sehr unbequem ist, auf den Schieferplatten zu sitzen. Der Zug hat in Minfordd angehalten. Nach etwa einer weiteren Meile wird er in der Nähe der Boston Lodge erneut anhalten und eine Dampflokomotive vorgespannt, um ihn über The Cob zum Bahnhof Harbor zu befördern.**

Die von Besuchern bevorzugt genutzte Route nach Wales ist die Küstenstraße A55 North Wales. Früher wäre Chester einen Abstecher wert gewesen, da es dort drei Lokschuppen dreier verschiedenen Unternehmen und mehrere Rangierbahnhöfe gab. Aber all das ist jetzt weg.

Die einzige Erinnerung an die „alten Zeiten“ ist das Queen's Hotel gegenüber dem Bahnhof Chester gelegen. Die meisten komfortablen Hotels an den Hauptbahnhöfen der alten London & North Western Railway wurden inzwischen geschlossen. London Euston, Birmingham New Street, Manchester London Road, jetzt Piccadilly und Leeds wurden alle abgerissen. Nur das Hotelgebäude in der Liverpool Lime Street steht noch, ist aber kein Hotel mehr, obwohl man sich immer noch hineinwagen kann um zu sehen, wie es heute aussieht. Es gibt eine Filiale von Weatherspoons Pub und Restaurant im Erdgeschoss. Aber das Queen's in Chester bietet immer noch Unterkunft und ist zumindest einen Besuch für den Nachmittagstee wert.

Ein weiteres Überbleibsel ist der Hinweis an der Wand gegenüber dem westlichen Ende des Hauptbahnsteigs des Bahnhofs: Der Kilometerstand von dort nach Euston und nach Holyhead. Dies dient ausschließlich der Information der Fahrgäste in vorbeifahrenden Zügen und steht dort seit 1900, wenn nicht früher.

Nicht weit nördlich von Chester liegt Ellesmere Port, wo sich das National Waterways Museum am Treffpunkt des nördlichen Endes des Shropshire Union

Canal und des Manchester Canal befindet. Das Museum bietet eine sehr interessante Sammlung von Booten und anderen Exponaten. Vor kurzem wurde der Mersey-Schlepper „Daniel Adamson“, der früher Kanäle zwischen dem Hafen von Ellesmere, den Docks am Mersey und dem Ship Canal transportierte, wunderschön restauriert und er bietet jetzt Ausflüge an.

In der Nähe von Ellesmere Port befindet sich die Leverhulme Gallery, die Kunstwerke von Lord Leverhulme enthält. Im Norden in Birkenhead befindet sich ein Museum, in dem die wichtigsten Exponate mehrere überlebende Kriegsschiffe aus dem Zweiten Weltkrieg sind. Mindestens eines, ein U-Boot, wurde zerschnitten, um es für Besucher anschaulicher zu machen.

Wenn man von Chester aus nach Westen fährt, ist Rhyl erwähnenswert. Hier hat der Park eine wirklich ausgezeichnete Miniatureisenbahn, in dem immer noch alle fünf seiner ursprünglichen Dampflokomotiven sowie einige neuere die Züge ziehen. Bald nach Rhyl folgt Colwyn Bay, einst ein beliebter Ort für Zugfotografen. Die nächste Sehenswürdigkeit danach ist Llandudno. Hier gibt es eine kabelgebundene Straßenbahn, die zwischen der Stadt und dem Gipfel des Großen Orme verkehrt, eine Kalksteinlandzunge, welche eine gute Aussicht auf die Umgebung bietet. Diese Straßenbahn hat eine Spurweite von 3ft 6in (914 mm) und wurde am 31. Juli 1902 eröffnet.

Von der Kreuzung Llandudno führt ein weiterer Ab-

zweig nach Blaenau. Die Endstation dort beheimatet auch die Festiniog Railway aus Porthmadoc. Bevor Blaenau erreicht wird, gibt es jedoch zwei Sehenswürdigkeiten: Zunächst Bodnant, für seine Gärten berühmt, und dann eine sehr attraktive Stadt, Betws y Coed, ein Ferienort im Landesinneren. In der Nähe befinden sich spektakuläre Wasserfälle und die Berge von Snowdonia, so dass die Hotels und Geschäfte gut ausgelastet sind. Neben dem Bahnhof befindet sich das Conway Valley Railway Museum, von einer Miniatureisenbahn für Besucher umgeben. Bemerkenswerte Exponate sind die Dioramen von Jack Nelson, einem hoch angesehenen Modellbauer, dessen Spezialität perspektivische Modelle waren, wie in seinem Buch *The LNWR Portrayed*, veröffentlicht von Peco im Jahr 1975. Auch ein sehr feines 15-Zoll-Modell einer "Britannia" 4-6-2 ist dort zu sehen.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Conway-Mündung von Llandudno befindet sich das Conway Castle, Hintergrund für viele gute Fotos der "Irish Mail" und anderer Züge. Die nächste Sehenswürdigkeit ist Penrhyn Castle, eher ein Herrenhaus, nicht weit vor Bangor. Es wird vom National Trust betrieben und wie zu erwarten, serviert sein Tee laden ausgezeichneten Tee und auch der Kuchen sollte nicht verpasst werden. Zudem hat es auch ein kleines Eisenbahnmuseum, das einige sehr seltene und ziemlich herausragende Exponate beherbergt. Drei davon, von besonderem Interesse, eines gar einzigartig, sollen erwähnt werden:

Erstens die Fire Queen, eine 0-4-0 und eine von nur zwei identischen Lokomotiven, die von der Firma A. Horlock von London im Jahr 1848 gebaut wurden, beide für die Padarn Railway. Sie wurden von Crampton entworfen, der für sein Design von Hauptstreckenloks mit einem einzigen großen Antriebsrad am Heck hinter dem Kessel berühmt war: Das war niedriger montiert als bei einer Lok, bei der sich der Kessel über den Antriebsrädern befand und hatte somit einen niedrigeren Schwerpunkt. Die andere Lokomotive hieß Jennie Lind, von der nur ein Foto überlebte. Die Padarn Railway hatte eine Spurweite von 4 Fuß (1219 mm), wobei die Idee zugrunde lag, dass ein 4-Fuß-Wagen breit genug war, um vier 2-Fuß-Spurwagen mit Schiefer auf einen 4-Fuß-Spurwagen zu laden. Der sollte diese dann zu den Docks in Port Dinorwic transportieren, um Verladung auf Schiffe. Einer dieser Waggons überlebt im Tallylyn Railway Museum in Towyn.

Dass die Fire Queen erhalten ist, ist an sich schon bemerkenswert. Nach etwa fünfzig Jahren Einsatz wurde sie ausgemustert und in einem Schuppen abgestellt. Bei Umbaumaßnahmen wurde der Eingang zum Schuppen durch eine Mauer aus Schieferplatten verschlossen und die Fire Queen wurde schlicht vergessen. 1961 beschloss jemand, die Mauer zu entfernen, und zum Vorschein kam die Fire Queen, etwas eingestaubt, aber immer noch intakt. Schließlich wurde sie neu lackiert und in das Museum von Penrhyn Castle überführt.

Das Zweite ist ein weiteres seltenes Exponat im Penrhyn Museum ist Charles, der „Bruder“ von Blanche und Linda, die jetzt auf der Festiniog im Einsatz sind. Alle drei Lokomotiven wurden von Hunslet für die Penrhyn Railway gebaut. Als letztere stillgelegt wurde und gleichzeitig der Festiniog

Lokomotiven fehlten, wurden die beiden Damen von der Festiniog erworben und u.a. durch passende Tender modifiziert, um ihre Geschwindigkeit für Personenzüge zu erhöhen. Vor einigen Jahren wurde Charles auf der Festiniog als Beispiel dafür ausgestellt, wie die beiden „Damen“ vor ihrer Modifizierung aussahen. Ein drittes Exponat im Museum ist ein Salonwagen der Padarn Railway, der verschiedene Verwendungszwecke hatte, der letzte war, um die Löhne zu holen für die Steinbruchmänner. Natürlich gibt es auch mehrere kleinere Exponate und im Haus gibt es eine Ausstellung von Modellen.



Südlich von Penrhyn Castle, ein kurzes Stück entlang der Hauptstraße A5, liegt Bethesda, einst der Standort der größten Schiefersteinbrüche der Welt. Hier gibt es jetzt ein kleines Museum und eine einige Meter Schiene, auf der noch ein oder zwei der alten Maschinen auf die Besucher warten. Aber es gibt noch etwas anderes, das sicherlich die engagiertesten Adrenalin-Junkies zufriedenstellt, die schnellste Seilrutsche der Welt, Velocity 2, die 500 m über dem hellen Blauer See in den Tagebau des Steinbruchs führt.

**Aus dem Jahr 1848 sind nicht mehr viele Dampfmaschinen erhalten geblieben, und die "Fire Queen", nach vielen Jahren „im Gefängnis“ schön restauriert und neu gestrichen wurde, ist einen Besuch wert.**

Entlang der Küste von Nordwales ist die nächste Sehenswürdigkeit der heutige Bahnhof Bangor von Network Rail. Anstatt das übliche Dekor der heutigen Zeit angepasst zu sein, hat dieser Bahnhof, 1927 von der London Midland & Scottish Railway

**"Charles" wurde 1882 von Hunslet in Leeds gebaut. Ihre Schwesterlokomotiven "Linda" und "Blanche" sind auf der Festiniog Railway zu sehen.**





Dieser in den Werkstätten der Festiniog Railway in Portmadoc gebaute Pullman-Wagen bietet Erfrischungsservice sowie eine komfortable Gelegenheit, um die Landschaft der restaurierten Welsh Highland Railway genießen können.

gebaut, immer noch viel von der LMS-Dekor in der Bahnhofshalle.

Westlich von Bangor führt die Hauptstraße nach Anglesey über die Menai Straits über eine 1826 eröffnete Brücke des berühmten Ingenieurs Thomas Telford. Die Brücke der Eisenbahn über die Menai-Straits wurde von Robert Stephenson gebaut und 1850 eröffnet. Leider wurde diese Brücke 1970 durch einen Brand schwer beschädigt, das ursprüngliche Design wurde bei Wiederaufbau stark verändert, zudem wurde auch noch eine Straßenbrücke eingebaut.

Anglesey hat für Eisenbahnfreunde nicht viel von Interesse, die zwei oder drei Zweigstrecken sind seit langem geschlossen, aber der Hauptbahnhof in Holyhead bietet direkten Zugang zwischen Zügen und den Schiffen nach Irland. Aber ein befreundeter Fotograf von mir geht auf die Insel, um Papageientaucher zu fotografieren, die in der Saison auf dem Südende nisten. Mal was anderes als Züge ... In der Nähe hat die Royal Society for the Protection of Birds ein Informationszentrum und einen ausgezeichneten Erfrischungsraum. Es gibt auch ein paar interessante Museen an der Uferpromenade in Holyhead, die sich mit der Geschichte der Stadt als Hafen für Schiffe auf der Überfahrt nach Irland beschäftigen.

Ehemalige Garratt-Lokomotiven der South African Railways wie diese haben sich als hervorragende Lokomotiven für die Welsh Highland Railway mit ihren langen Zügen und häufigen Kurven und Steigungswechseln erwiesen



Die Strecke und das Gleisbett des alten Abzweigs von der Menai Bridge nach Carnarvon und Afonwen wurden kürzlich von der Welsh Highland Railway verwendet, um ihr Gleis zwischen Carnarvon und Dinas Junction zu verlegen. Carnarvon Castle ist bei Touristen beliebt und traditionell der Ort, an dem der älteste Sohn des Monarchen dem walisischen Volk in einer Zeremonie vorgestellt wird und den Titel Prinz von Wales erhält. Andere Schlösser in der Umgebung, die für Besucher zugänglich sind, befinden sich in Criccieth und Harlech.

Der neue Bahnhof der Welsh Highland Railway in Carnarvon liegt günstig in der Nähe des Schlosses, und trotz seines modernen Design mit einer silbrigen Metallverkleidung passt er sehr gut zur grauen Steinfarbe der Burg. Sehr passend wurde eine De Winton 2ft Spurweite Vertikalkessellokomotive, die einst in den Schiefersteinbrüchen von Nordwales arbeitete, restauriert und im Eingang des neuen Bahnhofs aufgestellt.

Die Züge der Welsh Highland Railway bieten mehrere Reiseklassen an, die besten sind die Pullman-Wagen. Ein Premium-Tarif wird für Pullman-Reisen berechnet, aber bequem hinter einer Garratt zu reisen, die einst in Südafrika lief und die Möglichkeit, Getränke zu bestellen und zu genießen, sind Teil eines unvergesslichen Erlebnisses und verdienen einen Premiumpreis. Der erste Halt befindet sich in Dinas Junction, wo sich der Schuppen und die Werkstätten befinden, und beherbergt jetzt eine South African Railways NG15 2-8-2, die für den Betrieb restauriert wird. Waunfawr, wo ein Routinestopp gemacht wird, hat einen Pub und einen großen Parkplatz, die beide an den Wochenenden, wenn die WHR echte Ale-Specials bietet, gut gefüllt sind. Nach einem weiteren Haltepunkt hat die Linie mehrere Steigungsabschnitte und enge Kurven, die genau zeigen, warum die Garratts eine ausgezeichnete Wahl für diese Strecke sind.

Der Gipfel wird bei Rhyd Ddu erreicht. Im Dorf selbst befindet sich in einem kleinen Reihenhaus ein Teeladen, der hervorragendes Essen zu vernünftigen Preisen serviert. Es bietet auch Bed & Breakfast-Unterkünfte. In der Nähe befindet sich ein ausgezeichnete Pub, der Abendessen serviert. Die nächste große Haltestelle ist Beddgelert, wo es Hotels, Restaurants und Geschäfte aller Art gibt, wonach der Zug durch den malerischen Aberglaslyn Pass hinunterfährt und der Fluss neben der Linie rauscht.

Nachdem Sie den Pass verlassen haben, sind auf der hauptsächlich ebenen Strecke zwei Dinge zu beachten, bevor der Zug die Hauptstraße überquert und am Hafenbahnhof in Porthmadoc ankommt. Erstens gibt es das Glaslyn Osprey Viewing Centre, das weit über eine Meile von einem Nest entfernt liegt, das jedes Jahr von Fischadlern aus Afrika genutzt wird. Es gibt eine auf das Nest gerichtete Videokamera und einen großen Bildschirm im Beobachtungszentrum, auf dem die Aktivitäten im Nest beobachtet werden können. Die Damen, die die Besucher des Zentrums begrüßen, sind sehr hilfsbereit und sachkundig und erklären detailliert, was die Vögel tun: „Das ist Freda. Sie war letztes Jahr hier und wurde auf dem Weg nach Afrika in Genf und Casablanca gesehen.“ Ihr Detailwissen kann sich mit dem von Eisenbahnenthusiasten messen,

die über ihre Lieblingslokomotiven sprechen.

Der andere bemerkenswerte Ort ist der Bahnhof und das Museum der Welsh Highland Heritage Railway. Um es kurz zu machen, die Welsh Highland Railway, wie sie jetzt existiert, ist im Wesentlichen eine Kreation der Festiniog Railway. Aber in den frühen Tagen wurde eine separate Gesellschaft gegründet, um die Welsh Highland Railway wieder aufzubauen, und hatte diesen Namen. Sie sammelten Spenden, um ihr Ziel zu erreichen und bauten einen Bahnhof mit einem Geschäft, einem Imbiss und einem Museum. Als die Welsh Highland Railway von der Festiniog übernommen wurde, benannte sich die ursprüngliche Gesellschaft in Welsh Highland Heritage Railway um.

Sowohl der Bahnhof als auch das Museum sind einen Besuch wert. Das Museum ist mit dem Zug vom Bahnhof aus zu erreichen und verfügt über mehrere bemerkenswerte Exponate, darunter Russell, die erste Lokomotive der Welsh Highland Railway (wenn sie gerade nicht in Betrieb ist) und der Bahnhof hat wahrscheinlich den besten Eisenbahnbuchladen in ganz Großbritannien. Diese Station befindet sich am gegenüberliegenden Ende der Hauptstraße von Porthmadoc von der Harbour Station des Festiniog und Welsh Highland und liegt neben der Network Rail-Linie, gegenüber dem Queen's Hotel. Der Weg zwischen beiden dauert ungefähr fünfzehn Minuten.

Unterkünfte in der Umgebung sind reichlich vorhanden. In Porthmadoc selbst gibt es mehrere Hotels und Pensionen, weitere gibt es in den kleineren Städten der Umgebung und entlang der Küste, zum Beispiel bei Criccieth. Ein Hotel ist sowohl in seiner Lage als auch in seinem Stil ziemlich außergewöhnlich: Das Portmeirion Hotel im italienischen Stil, zwischen 1925 und 1975 vom Architekten Sir William Clough-Ellis erbaut. Es ist nicht billig, aber es gibt Sonderangeboten auf der Website.

Von der Hafenstation überqueren die Festiniog-Züge zuerst den Cob, eine Mauer, die gebaut wurde, um das Meer fernzuhalten und die daneben gebaute Straße zu schützen. Am Ende des Cob beginnt die Lokomotive eines „Up-trains“ („up“ bedeutet „bergauf“) sofort härter zu arbeiten, wenn die Steigung beginnt und die Lokomotive nach links an der Boston Lodge vorbei schwenkt. Als die Festiniog gebaut wurde (wohlgemerkt, vor der Erfindung und Entwicklung von Dampflokomotiven), entwarf ihr Ingenieur und Vermessungsingenieur James Spooner die Strecke so, dass sie ein kontinuierliches Gefälle hatte, so dass beladene Talzüge, die Schiefer zum Hafen von Portmadoc brachten, durch die Schwerkraft rollten. Männer saßen auf den Wagen, um die Bremsen zu betätigen, durch den Vorarbeiter gesteuert, der den Bremstakt mittels Jagdhorn-Blasen vorgab. Pferde wurden verwendet, um die leeren Wagen den Hügel hinaufzuschleppen. Diese wiederum wurden mit speziellen Pferdekutschen bergab gefahren. Gravitationszüge verkehren immer noch an besonderen Veranstaltungstagen, um zu demonstrieren, wie es früher lief. Solche besonderen Veranstaltungstage finden normalerweise im Oktober oder manchmal im September statt.

Als die Festiniog mangels Verkehr ihren Betrieb einstellte, wurde auch ihre Linie aufgegeben. Bald



darauf baute die Central Electricity Generating Board ein Pumpspeicherkraftwerk in der Nähe von Tanygrisiau, unweit von Blaenau Festiniog. Dies erforderte zwei Seen: Einen in den Hügeln oberhalb des Kraftwerks, aus dem Wasser herabfällt, um die Turbinen im Kraftwerk anzutreiben, und den anderen unterhalb des Kraftwerks, um das Wasser zu sammeln, nachdem es durch die Generatoren gelaufen ist und um es bei Stromüberschuss wieder nach oben zu pumpen. Als die Festiniog ihren Betrieb eingestellt hatte, überschwemmte dieser letztgenannte See die Linie bei der Station Tanygrisiau.

**Eine DeWinton-Vertikalkessellokomotive, ausgestellt im Bahnhof Caernarfon**

Kurz darauf begann die Initiative zur Wiederherstellung des Festiniog. Die Strecke wurde nach und nach geräumt und einige Züge wieder in Betrieb genommen. Aber natürlich konnten sie dort nicht mehr fahren, wo die Strecke überflutet war. Schließlich wurde entschieden, eine „Umleitung“ zu erstellen. Also wurde bei Dduallt eine Spirale gebaut, die das Niveau der Linie sofort anhub, und eine neue Linie wurde ungefähr parallel zur alten gebaut, aber auf höherem Niveau. An einer Stelle musste parallel zum alten ein neuer Tunnel gegraben werden, und die neue Linie führte dann entlang der Anhöhe westlich des Sees zu einem Gipfel hinter dem Kraftwerk, von wo sie zum Bahnhof Tanygrisiau absteigt und so zur Originalroute nach Blaenau Festiniog zurückfindet.

Die Umleitung („Deviation“) wurde von einem engagierten Team von Freiwilligen gebaut, den „Deviationists“, die während ihrer Arbeit vor Ort in provisorischen Unterkünften lebten. Viele von ihnen waren Studenten und arbeiteten in den Ferien auf der Baustelle. Das Projekt sprach offenkundig den Pioniergeist an.

Blaenau Festiniog ist ein kleiner Ort und hat etwas von einem Anti-Höhepunkt, nach all der Anstrengung der Lokomotive, ihren Zug an dieses Ziel zu ziehen. Nach dem Ende des Schieferabbaus wurde durch die touristische Entwicklung der Stadt zu einem Zentrum für Outdoor-Aktivitäten. Es ist möglich, die unterirdischen Arbeiten in Llechwydd Caverns zu erkunden, es gibt eine Seilrutsche, die aufregende Abgänge bietet, und es gibt Routen für Mountainbiker sowie für Wanderer in der Umgebung.



**Llandudno: Die kabelgebundene Straßenbahn zwischen der Stadt und dem Gipfel des Großen Orme**

(Foto: Karl-W. Koch)

Von Blaenau Festiniog und auch von Porthmadoc führt eine gute Straße über die Hügel nach Bala, wo die Bala-See-Eisenbahn entlang der Südseite des Sees auf dem ehemaligen Gleisbett der Normalspurstrasse von Ruabon nach Dollgellau verläuft, von der ein Teil zwischen Llangollen und Corwen erhalten ist. Der Hauptsitz, die Werkstätten und der Lokomotivschuppen befinden sich in Llangollen, einer Stadt, die allein schon einen Besuch wert ist, da der Fluss Dee mitten durch sie fließt und es gute Geschäfte und Restaurants gibt.

**Ein Kanalboot verlässt gerade das nördliche Ende des Pontcysyllte-Aquädukts. Der Fußweg auf der linken Seite wurde einst von Pferden benutzt, die Boote zogen.**

Die Bala Lake Railway wird von Actionfotografen eher ignoriert, die sie mit dem interessanten englisch-deutschen Satz abtun: „Es ist nur eine Trundle-Bahn“ – was bedeutet, dass der Zug nicht schnell fährt und es keine fotogene Aktion von den Lokomotiven gibt, die ebene Strecke erfordert wenig Kraftaufwand. Die Maschinen sind jedoch sauber und attraktiv, es gibt eine schöne Aussicht auf



den See, und gelegentlich gehört zur Lokmannschaft eine attraktive junge Dame, ein Merkmal, das auch auf der Festiniog zu finden ist. Die Bahn macht Fortschritte mit ihrem Plan für einen neuen Bahnhof in der Nähe der Stadt.

Eisenbahnen südlich von Porthmadoc an der Küste sind leicht zu erreichen. Die Fairbourne Railway, die Talyllyn Railway, die Corris Railway und die Vale of Rheidol Railway sind alle gut erreichbar, ebenso wie die Welshpool & Llanfair Railway weiter im Landesinneren.

Andere sehenswerte Dinge in der Gegend beziehen sich eher auf Kanäle als auf Eisenbahnen. Der Shropshire Union Canal wurde gebaut, um das „Schwarze Land“ (wie Birmingham und sein nahegelegenes Industriegebiet einst genannt wurden) mit dem Hafen von Liverpool zu verbinden. Auf

diesem Weg wurden Fertigwaren exportiert und Rohstoffe wie Eisenerz aus Barrow-in-Furness importiert. Das herausragendste Bauwerk auf der Route ist das Pontcysyllte-Aquädukt, das den Kanal in einer Höhe von 126 Fuß über das Tal des Flusses Dee führt. Der Kanal befindet sich in einem gusseisernen Trog, an dessen einer Seite sich ein Gehweg, ein ehemaliger Treidelpfad, befindet. Es gibt 18 ausgehöhlte Mauerwerkspfeiler, die oben durch eiserne gewölbte Rippen verbunden sind, die den Trog tragen. Die Struktur wurde von Thomas Telford und William Jessop entworfen, und der Bauauftrag wurde an John Simpson und William Hazeldine vergeben und 1805 fertiggestellt. Am besten erreicht man das Aquädukt, indem man nach Trevor fährt und von dort aus den braunen Touristenschildern bis zum Parkplatz folgt.

Ein weiteres sehenswertes Bauwerk ist der Anderton Boat Lift, der neben dem River Weaver unweit von Northwich in Cheshire gebaut wurde. Dieser Lift wurde entwickelt, um Boote auf dem River Weaver bis zum Trent & Mersey Canal und natürlich umgekehrt zu heben. Es gibt ein Boot, mit dem Touristen fahren können, ein Besucherzentrum mit Informationen und Erfrischungen sowie einen ausreichenden Parkplatz.

Ein weiteres Aquädukt, nicht im Geringsten so spektakulär wie Pontcysyllte, befindet sich in Longdon on Tern in Shropshire. Es kann über die Straße B5062 von Newport (Shropshire) nach Shrewsbury erreicht werden. Ein kurzes Stück westlich davon, wo diese Straße die A49 in der Nähe von Crudington kreuzt, verlässt die B5063 sie an einem kleinen Kreisverkehr. Diese Straße führt bald durch das Dorf Longdon on Tern und das Aquädukt ist auf der linken Seite durch die Bäume zu sehen. Halten Sie am ersten Rastplatz an, lesen Sie die Informationen auf der Tafel und gehen Sie den Weg entlang durch das Feld. Es gibt kein Besucherzentrum, keine Gebühr und keine Erfrischungen, nur die Struktur zum Anschauen. Es besteht aus zwei nebeneinander liegenden Trögen. Der breitere war einst



mit Wasser gefüllt und beherbergte das Boot. Das Pferd und der Mann, der es führte, gingen in den anderen Trog. Das Pferd konnte aus dem Trog trinken, da es genau die richtige Höhe hatte, um dies zu ermöglichen, vorausgesetzt, der Mann, der es führte, erlaubte es ihm.

Als ich vor vielen Jahren Karl-Wilhelm Koch zum ersten Mal in der Maclear-Region in Südafrika traf, konzentrierte ich mich voll und ganz darauf, solche landschaftlich reizvollen Linien und auch diese großartigen 4-8-4-Kondenslokomotiven der Klasse 25 zu fotografieren. Ich habe auch alle Garratts und alle anderen „gerade“ Baureihen verfolgt und den SAR-Schmalspurlinien gebührende Aufmerksamkeit geschenkt. Aber als mir von wohlmeinenden Freunden gesagt wurde, dass eine attraktive Baldwin 4-6-2 am 2-Fuß-Spursystem der Port Eli-

zabeth Cement Company arbeite, antwortete ich höflich, dachte aber bei mir: „Soll ich wirklich Zeit mit Schmalspurfahrzeugen und Industrielokomotiven verbringen??“

Jetzt arbeitet die Lokomotive wieder bei der Brecon Mountain Railway, die in Pant, fünf Meilen nördlich von Merthyr Tydfil, stationiert ist, also habe ich eine zweite Chance und bin sehr gespannt darauf, sie zu sehen. Ich war bei der Eisenbahn in der Hoffnung, sie in Betrieb zu sehen, aber sie wurde im Schuppen repariert. Vielleicht sagt mir das Schicksal etwas. Ich muss bald wieder hin und ihr meine gebührende Ehre erweisen. Vielleicht gibt es auch eine umfassendere Botschaft. Wenn etwas sehenswert ist, sollten wir nicht zögern. Wir sollten gehen und es uns ansehen, solange wir es können.