

Prosiect Teithwyr i'r Cymru - European Travellers to Wales Project

Caerdydd-
Cardiff

Carl Klocke

1844

Dawlais Works, die Eisen-
und Schienen-Walzwerke
des Hauses John Guest, in
London

“Wrth gyrraedd Caerdydd ar y dŵr, byddwch yn glanio ger loc anferth y porthladd newydd a chyda’ch camau cyntaf ar dir solet rydych yn barod yn mynd i mewn i waith haearn Dowlais y mae’r cei llongau hwn ar ei gyrion eithaf. Cwyd y llanw hyd at 25 troedfedd yn y llecyn hwn a dyna pam, pan fo’r llanw’n isel, yr ymddengys y llongau sy’n glanio fel petaent yn codi’n arbennig o uchel uwchlaw’r tir a’r teithwyr sy’n cyrraedd.

Saif Caerdydd ar wastadedd eang ac eang ac iraidd wyrdd, gyda mynyddoedd Cymru’n codi’r tu ôl iddo. O’r uchelderau hynny, ymddengys y gwastadedd fel parc Seisnig hardd. Mae’r fath leoliad, gyda’r môr amheuthun tua’r de, yn amlwg yn cyfrannu tuag at atgyfnerthu cyfaredau enwog hinsawdd ddymunol gorllewin Lloegr. Mae tynerwch ac, er gwaethaf y gwres, natur iachusol yr aer yn hyfryd ac ymddangosai’n wych o adfywiol. Mae’r rheilffordd yn torri trwy’r gwastadedd godidog hwn ac yn teithio rhwng mynyddoedd prydferth, wedi’u gorchuddio â choedwigoedd collddail iraidd gyda chymoedd llednentydd cyfeillgar ar y ddwy ochr, heibio i adfail deniadol ac i fyny dyffryn Afon Taf, gan ymestyn tua hanner y ffordd i Ferthyr, lle mae’r trên yn dringo inclein sylweddol. O’r fan hon, caiff y trenau eu tynnu â winsh wedi’i weithio gan beiriant ager ac, yn dibynnu ar y sefyllfa, gwrthbwys trên yn dod i lawr y llethr ar yr un adeg. Yma ar yr allt hon hefyd yw’r unig le

Ile mae trac pasio wedi'i osod ar y rheilffordd hon sydd fel arall ond ag un trac. Fel prawf o ystwythder a sadrwydd gyrrwr y trêen ar ei draed, [...] sylwais fwy nac unwaith ar y modd, wrth i'r trêen o Gaerdydd arafu wrth agosáu at y mynydd, y byddai'r injan yn ymwahanu oddi wrth y trêen ac yna'n parhau ar gyflymder uwch hyd at y trac pasio ac yn mynd ar hwnnw cyn i'r trêen gyrraedd yno. Unwaith yr oedd y traciau wedi'u hailosod, parhai'r trêen yn ei flaen i fyny'r allt lle roedd yr inclein serth yn darparu'r gafael. [...] O gymharu â phrif reilffyrdd Lloegr, tegan yw'r rheilffordd un trac hon. Mae'r traciau'n gulach, yr arglawdd heb fod yn llawer lletach nag y byddai raid er mwyn diogelwch; mae'r injans a phob cerbyd arall yn gyfatebol llai ac ysgafnach, y traciau'n wannach, a'r gorsafoedd ac adeiladau'r gorsafoedd ond â'r cyfleusterau cwbl angenrheidiol. Nid oes dim gwastraffus na dim sy'n foethus ynglŷn â'r peth; ac eto, nid oes dim sy'n angenrheidiol ar goll ac mae popeth yn adlewyrchu meddwl ymarferol a chraff y Sais"

"Arriving by water in Cardiff, one lands at the enormous lock of the new dock and with the first steps on solid ground one is already entering the Dawlais ironworks with this shipping quay representing its outer limits. The tide rises up to 25 feet on this spot, which is why at low tide the docking ships appear to rise so far above the ground and the arriving passengers.

Cardiff is situated on a large, luxuriantly green plain, secured in the north by the rising mountain ranges of Wales. From these heights, the plain resembles a handsome English park. Such a situation, with the refreshing sea to its south, obviously contributes to enhancing the well-known charms of the agreeable climate in the west of England. The mildness and, despite the

heat, refreshing quality of the air is delightful and appeared wonderfully reviving. The railway cuts through this magnificent plain and enters some lovely mountains, covered with fresh deciduous woodland and with friendly tributary valleys on either side, past a picturesque ruin, down the valley of the river Taff, and extends about halfway to Merthyr, where the train heads up a respectable incline. From here, the trains are winched uphill by a steam engine and, depending on the situation, the counterweight of a train descending the slope at the same time. Here on this hill is also the only location where a passing track has been laid down on this otherwise single track railway. As proof of the train drivers' ease and surefootedness, ... I witnessed more than once how, as the decelerating train from Cardiff approached the mountain, the locomotive separated from the train and then continued at greater speed towards the passing track and entered it before the train arrived there. Once the tracks had been reset, the train then continued on its way up the hill, where the steeper incline provided the grip. ... In comparison to England's main railways, this single track railway is but a mere miniature. The tracks are narrower, the embankment not much wider than safety demands; the locomotives and all other means of transport are correspondingly smaller and lighter, the tracks weaker, the stations and station buildings stripped down to the bare necessities. There is nothing superfluous or luxurious about it; however, none of the essentials is missing and everything reflects the practical and calculating mind of the English."

"Zu Wasser in Cardiff ankommend, landet man an der mächtigen Schleuse des neuen Docks und mit dem ersten Schritte an's Land betritt man auch schon den Bereich der Eisenwerke von Dawlais, in deren letztem Ausläufer,

dem Verschiffungsplatze. Die Flut steigt hier bis zu einer Höhe von 25 Fuß, daher die im Dock liegenden Schiffe, zur Zeit der Ebbe ziemlich hoch über dem Ankommenden auf dem Lande zu liegen scheinen.

Cardiff liegt in einer großen üppig frischen Ebene, im Norden geschützt durch die aufsteigenden Gebirge von Wales. Von diesen Höhen aus übersehen, gleicht die Ebene einem schönen englischen Parke. Eine solche Lage, mit der erfrischenden See im Süden, trägt augenfällig dazu bei, die Reize des im Westen von England bekanntlich so schönen Klima's noch zu erhöhen. Die Milde und das, bei aller Wärme, doch Erfrischende der Luft ist entzückend und schien mir wunderbar belebend. Diese herrliche Ebene durchschneidend, führt die Eisenbahn in ein liebliches, von frischem Laubholz bedecktes Gebirge, mit freundlichen Seitenthälern, einer malerischen Ruine vorbei, im Thale des Flößchens Taff entlang, bis etwa zur Hälfte des Weges nach Merthyr, wo die Bahn einen ansehnlichen Berg hinauf geführt ist. Hier werden die Züge durch eine obsenstehende Dampfmaschine, und nach Umständen mit Hülfe des Gegengewichts eines gleichzeitig hinunter gehenden Zuges hinaufgebracht, und hier an diesem Berge ist zugleich der einzige, mit einem zweiten Geleise versehene Ausweichpunkt dieser nur eingeleisigen Bahn. Als eine Probe, mit welcher Leichtigkeit und sichern Gewandtheit die Lokomotivführer ... verfahren, sah ich hier mehrere Male, daß, als der von Cardiff kommende Zug im langsam auslaufenden Tempo dem Berge sich näherte, die Lokomotive von dem Zuge sich trennte und dann in einem schnelleren Tempo sich vorwärts bewegte, um am Ausweichungspunkte früher anzukommen und in das Seitengeleis zu gehen, eher der Zug dort ankam, der alsdann das Geleis wieder nach seinem Bedürfniß gestellt stand und allein bis an den Berg lief, wo die stärkere

Steigung ihm Halt gebot. ... Diese eingleisige Bahn ... ist überhaupt im Vergleich zu den Hauptbahnen Englands, eine Miniaturbahn zu nennen. Das Geleis ist schmaler, der Erddamm nicht breiter, als die Sicherheit es erfordert, die Lokomotiven und alle übrigen Transportmittel sind dem entsprechend kleiner und leichter, die Schienen schwächer, Bahnhöfe und Stationshäuser durchaus auf das nothwendige beschränkt. Nichts überflüssiges, nichts luxuriöses ist sichtbar; – noch weniger aber fehlt etwas nothwendiges, und man erkennt überall den praktischen und richtig spekulirenden Sinn der Engländer.”

“Quand on arrive en bateau à Cardiff, on débarque à l’énorme écluse du nouveau dock et en effectuant les premiers pas sur la terre ferme on est déjà dans l’usine sidérurgique de Dawlais avec ce quai maritime représentant ses limites extérieures. La marée monte jusqu’à 25 pieds à cet endroit, c’est pourquoi à marée basse les navires à quai semblent s’élever si haut au-dessus du sol et des passagers à l’arrivée.

Cardiff est située sur une grande plaine verte luxuriante, protégée au nord par les chaînes de montagnes élevées du pays de Galles. De ces hauteurs, la plaine ressemble à un beau parc à l’anglaise. Un tel emplacement, avec la mer rafraîchissante au sud, contribue évidemment à parfaire les charmes bien connus de l’agréable climat dans l’ouest de l’Angleterre. Malgré la chaleur, la qualité douce et rafraîchissante de l’air est délicieuse et semble merveilleusement revigorante. Le chemin de fer traverse cette magnifique plaine et entre dans de belles montagnes couvertes de boisements de feuillus frais avec des vallées affluentes de part et d’autre, puis passe devant

une ruine pittoresque, le long de la vallée de la rivière Taff, et s'étend à peu près à moitié chemin vers Merthyr, où le train se dirige vers une pente considérable. De là, les wagons sont tirés en haut à l'aide d'un treuil à vapeur et, selon la situation, le poids du train descendant compense le poids du train montant la pente en même temps. C'est aussi le seul endroit sur cette colline où un évitement a été prévu sur cette ligne ferroviaire autrement à voie unique. Comme preuve de l'aisance et de l'agilité des conducteurs de train ... tandis que le train en provenance de Cardiff s'approchait de la montagne en ralentissant, j'ai été témoin plus d'une fois de la manière dont la locomotive se détachait du train et continuait à plus grande vitesse vers l'évitement et s'y engageait avant l'arrivée du train. Une fois que les rails étaient remis en position, le train poursuivait alors sa route jusqu'en haut de la colline, où la pente plus raide fournissait une adhérence au sol. ... En comparaison avec les chemins de fer principaux de l'Angleterre, ce chemin de fer à voie unique n'est qu'une simple miniature. Les voies ferrées sont plus étroites, le talus n'est pas beaucoup plus large que ne l'exigent les règles de sécurité ; les locomotives et tous les autres moyens de transport sont de ce fait plus petits et plus légers, les voies sont moins robustes, les gares et ses bâtiments sont ramenés au strict nécessaire. Il n'y a rien de superflu ou de luxueux à ce sujet ; toutefois, rien de ce qui n'est essentiel ne manque et tout reflète l'esprit pratique et le sens calculateur de l'Anglais."

Prosiect Teithwyr i'r Cymru - European Travellers to Wales Project

Caerdydd-
Cardiff

Charles Le Goffic

1899

Chez Taffy: Quinze jours
dans la Galles du sud

“Mae’n un o’r trefi hynny sydd fel madarch, o’r fath sydd weithiau’n tyfu o gompost Eingl-sacsonaidd. ... Heddiw, Caerdydd yw prif borthladd glo Lloegr ar ôl Newcastle ... Caerdydd yn wir, o holl borthladdoedd y byd, yw’r un lle gwelir baner forol Ffrainc amlaf.

Mae sefyllfa ddymunol Caerdydd, wrth y fynedfa i faes glo cyfoethocaf y byd, yn esbonio datblygiad gwyrthiol y dref a’i masnach. Hyd at 1798, dim ond ar gefnau mulod y deuai’r glo yno. Gwnaed cynnydd cychwynol gyda chreu Camlas Morgannwg a oedd yn gwasanaethu Cwm Taf ar ei hyd, o Ferthyr Tudful hyd Gaerdydd, ac a oedd wedi’i chysylltu drwy system lociau dyfeisgar â Môr Hafren. Fodd bynnag, ar ôl 1839, y dyddiad yr agorodd y dociau, y bu i lwyddiant masnachol Caerdydd wir flodeuo. Pa mor rhyfeddol bynnag oeddent ar gyfer yr adeg honno, mae’r dociau hyn, a adeiladwyd gan Ail Ardalydd Bute a’u hehangu flwyddyn ar ôl blwyddyn nes creu tref o fewn tref, eisoes yn annigonol: mae Caerdydd yn ymestyn tua’i harbwr allanol ym Mhenarth, a bydd wedi ei lyncu cyn bo hir. Ar bob ochr, ar hyd coedlannau llydan, drwy’r maestrefi gweithgynhyrchiol, mae’r dref yn ymgyfoethogi ac yn ehangu. Mae’r strydoedd union syth efallai ychydig yn ddiddychymyg. O leiaf yma ni fu ‘athrylith cynnydd’ hyd yma’n athrylith ddinistriol, fel y bu gartref. Mae Caerdydd wedi parchu’n ddiwyd y cyfan a allai o’r gorffennol, o Eglwys hybarch Sant Ioan, wedi’i hamgylchynu â mynwent dawel sy’n pelydru tangnefedd ar ganol y ddinas boblog, hyd at gastell rhagorol

Ardalydd Bute, Pierrefonds Prydain Fawr. Cafodd hwnnw ei adfer gyda godidowgrwydd o'r mwyaf breiniol, fel ag i danlinellu fwyfwy drallod rhamantus yr 'Hen Orthwr', y tŵr dwnjwn a adeiladwyd gan Fitzhamon ym 1110 ac a ddinistrwyd gan Cromwell ym 1632 a'i adael fel yr oedd, ar ei fryncyn unig, ei gyflwr yn ganlyniad rhaib y blynyddoedd, glaw yr hydref a nod yr Arglwydd Amddiffynnydd."

.....

"Mae'r dociau yma yng Nghaerdydd, fodd bynnag, yn wyrthiol ac mae'n gwbl deg eu bod yn cael eu hystyried yn batrymau o'u bath. Ar rai adegau yn ystod y prynhawn maent yn rhyfeddol o brysur. Rhaid i chi fynd yno er mwyn gwir ddeall y ddihareb Saesneg: 'Time is money'. Gwthir awtomasiwn yno i'w eithafion diweddaraf; bydd rhesi hir o wagenni'n dadlwytho yn y porthladd; bydd craeniau hydrolog yn ymaflyd yn syth yn eu llwythi ac yn eu harllwys i grombiliau'r llongau. Mae hyn oll yn cael ei reoleiddio i'r eiliad fel y gellir cyfrifo'r union nifer o funudau a gymer i lwytho mil o dunelli o lo. Mae cerbydau teithwyr yn parcio wrth yr allanfa o'r dociau; aethom i mewn i'r un cyntaf a ddaeth a dychwelyd heibio maestrefi'r gweithwyr, maestrefi'n ddu o bobl, ond pobl fudr mewn carbiau, yn wrthgyferbyniad o'r tristâf â phoblogaeth cymunedau eraill. Dim ond yn nhrefi Prydain Fawr y gwelir tri math o gymuned yn gyfochrog â'i gilydd – yr aristocrataidd, y crefftwyr a'r masnachwyr a'r llafurwyr. Ond yr hyn sy'n nodweddiadol Seisnig yw nad yw poblogaeth un gymuned yn cymysgu, neu prin y mae'n cymysgu, â phoblogaeth yr un o'r ddau arall. Maent fel tair tref wahanol nad ydynt yn cydgysylltu, ond gyda phob un yn byw ei bywyd ei hun."

“It is one of those mushroom towns, of the type that sometimes grows from Anglo-Saxon compost. ... Today Cardiff is the primary coal port of England after Newcastle. ... Cardiff is, in fact, of all the ports in the world, the one where the French nautical flag is best represented.

The enviable situation of Cardiff, at the opening of the richest coalfield on the globe, explains this phenomenal development and its trade. Until 1798, the coal only arrived there on the backs of mules. Initial progress was made with the creation of the Glamorganshire canal that served the whole of the Taff Valley, from Merthyr Tydfil to Cardiff, and was connected by an ingenious system of locks with the Bristol Channel. Nevertheless, it was from 1839, the date the docks opened, that Cardiff's commercial fortune really took off. However remarkable they may have been for the time, these docks, built by the second Marquis of Bute and enlarged year by year to the point of forming a town within a town, are already inadequate: Cardiff is advancing towards its outer harbour at Penarth, and will soon have absorbed it. On all sides, by way of wide avenues, by manufacturing suburbs, the town is gaining and spreading. The streets, straight as a die, are maybe a bit predictable. At least here the 'genius of progress' has not here been a destructive genius, unlike at home. Cardiff has religiously respected all that it could of the past, from its venerated St. John's Church, surrounded by its calm cemetery that radiates peace at the heart of the populous city, to the admirable castle of the Marquis of Bute, the Pierrefonds of Great Britain, restored with the most regal magnificence, as if to better underline in a corner of the grounds the romantic distress of the Old Keep, the ancient donjon tower built by Fitzhamon in 1110, dismantled by Cromwell in 1632

and left as it was, on its solitary knoll, rendered such by the years, the autumn rains and the stamp of the Protector.”

.....

“These Cardiff docks, though, are a marvel and they are justifiably held up as models of their type. At certain hours of the afternoon their animation is phenomenal. You must go there to appreciate fully the English proverb: Time is money. Automation there is pushed to the latest limits; long lines of wagons unload at the port; their loads are immediately seized by hydraulic cranes that pour them into the ship holds. All this is regulated to the second so that the exact number of minutes required to load a thousand tonnes of coal may be calculated. Buses park at the exit from the docks; we got into the first one that came and returned by way of worker’s suburbs, black with people, but sordid people in rags, that form the saddest contrast with the populations of other neighbourhoods. It is only in the towns of Great Britain that this juxtaposition of three types of neighbourhood is to be seen – the aristocratic, the tradesman and the labourer; – but what is particularly English is that the population of one does not mix, or hardly mixes, with the population of the others. They are like three different towns that do not interconnect and that each lives its own life.”

“Es ist eine dieser pilzartigen Städte, wie sie manchmal auf dem angelsächsischen Kompost wachsen. ... Heutzutage ist Cardiff nach Newcastle der Haupthafen für Kohle in England. ... Cardiff ist tatsächlich der Hafen, wo weltweit die französische Seefahrtsflagge am meisten vorkommt.

Die beneidenswerte Lage von Cardiff, am Rand eines der größten Kohlefelder der Welt, erklärt die phänomenale Entwicklung und den florierenden Handel der Stadt. Bis 1798 wurde die Kohle auf Eselrücken in die Stadt transportiert. Erste Fortschritte wurden gemacht, als der Glamorganshire-Kanal gebaut wurde, der das ganze Taff-Tal von Merthyr Tydfil bis Cardiff verband, und außerdem durch ein ausgeklügeltes System mit dem Bristolkanal verbunden war. Dennoch dauerte es bis 1839, als die Docks in Betrieb genommen wurden, dass Cardiffs wirtschaftliches Glück sich wirklich entfaltete. So beeindruckend die Konstruktion der Kaianlagen, erbaut vom zweiten Marquis of Bute und Jahr für Jahr erweitert, für die Zeit ihrer Erbauung auch waren, sie waren schnell nicht mehr ausreichend. Cardiff wächst dem außerhalb gelegenen Hafen von Penarth entgegen und wird ihn schon bald geschluckt haben. Auf allen Seiten wächst die Stadt durch große Alleen und industrielle Vororte. Die schnurgeraden Straßen sind vielleicht ein wenig vorhersehbar. Wenigstens war hier das „Genie des Fortschritts“ nicht von destruktiver Gestalt wie zu Hause. Cardiff hat streng respektiert, was von der Vergangenheit übrig ist, von der ehrwürdigen St.-Johannes-Kirche, umgeben von dem Friedhof, der inmitten der lebhaften Stadt ein Ort der Ruhe und des Friedens ist, bis hin zu der beeindruckenden Burg des Marquis of Bute, dem Pierrefonds von Großbritannien. Das Bauwerk wurde sorgfältig restauriert, als sollte der Kontrast zu den romantisch, ruinösen Überresten des Alten Turmes in einer Ecke der Ländereien noch betont werden. Dieser Zwingturm wurde 1110 von Fitzhamon erbaut, von Cromwell 1632 abgerissen und die liegengelassenen Überreste den Elementen ausgesetzt.“

.....

Die Docks von Cardiff sind jedoch ein Wunder und es ist berechtigt, dass sie als Vorbild für andere Häfen angesehen werden. Zu bestimmten Zeiten am Nachmittag ist die Geschäftigkeit phänomenal. Man muss dort hingehen, um das englische Sprichwort „Zeit ist Geld“ völlig verstehen zu können. Die Technologie ist hier auf dem neusten Stand: lange Reihen von Waggons werden am Hafen von hydraulischen Kränen entladen, die die Fracht in die Schiffsbäuche transportieren. All dies ist sekundengenau reguliert, sodass die genaue Zeit, die es braucht, tausend Tonnen Kohle zu verladen, errechnet werden kann. Am Ausgang parken Busse und wir bestiegen den Erstbesten und fuhren über die Siedlungen der Arbeiter Richtung Stadt. Diese Siedlungen waren extrem belebt, aber die Leute waren schäbig und in Lumpen gekleidet und standen in krassem Gegensatz zu den Bewohnern anderer Gegenden. Dieser extreme Unterschied zwischen den drei Wohngegenden – für den Adel, Handelsleute und Arbeiter – ist typisch für Großbritannien, aber was bezeichnend für England ist, ist dass diese drei Klassen sich kaum je vermischen. Die Siedlungen sind wie drei unterschiedliche Städte, die nicht miteinander verbunden sind und je ihr eigenes Leben führen.

“C’est une de ces villes-champignons, comme il en pousse de temps à autre sur le terreau anglo-saxon. ... Cardiff est aujourd’hui le premier des ports charbonniers de l’Angleterre après Newcastle ... Cardiff est en effet, de tous les ports du monde, celui où le pavillon français est le plus fortement représenté.

L'admirable situation de Cardiff, au débouché du plus riche bassin houiller du globe, explique ce développement prodigieux de son trafic. Jusqu'en 1798, le charbon n'y arrivait qu'à dos de mules. Un premier progrès fut réalisé par la création du canal de Glamorganshire qui desservait toute la vallée du Taff, de Mirthyr-Tydfil à Cardiff, et communiquait par un ingénieux système d'écluses avec la manche de Bristol. Toutefois, c'est à partir de 1839, date de l'ouverture des docks, que la fortune commerciale de Cardiff prit son élan véritable. Si remarquables qu'ils aient été pour le temps, ces docks, construits par le second marquis de Bute et agrandis d'année en année au point de former une ville dans la ville, ne sont déjà plus suffisants: Cardiff est en marche vers son avant-port de Penarth et l'aura bientôt absorbé. De tous côtés, par de larges avenues, par des faubourgs manufacturiers, la ville gagne et s'étend. Les rues, tirées au cordeau, manquent peut-être d'imprévu. Du moins le « génie du progrès » n'a-t-il point été ici, comme chez nous, un génie destructeur. Cardiff a religieusement respecté tout ce qu'il a pu du passé, depuis sa vénérable église de Saint-John, avec le calme cimetière qui l'entoure et qui rayonne pacifiquement au cœur de la populeuse cité, jusqu'à cet admirable château du marquis de Bute, le Pierrefonds de la Grande-Bretagne, restauré avec une magnificence toute royale, comme pour mieux souligner dans un coin du parc la détresse romantique de l'Old Keep, l'antique donjon bâti par Fitzhamon en 1110, démantelé par Cromwell en 1632 et laissé tel, sur son tertre solitaire, que l'ont fait les années, les pluies d'automne et la griffe du Protecteur."

.....

“Ces docks de Cardiff sont cependant une merveille et on les tient à juste titre pour des modèles du genre. A certaines heures de l’après-midi, leur animation est prodigieuse. Il faut aller là pour apprécier toute la valeur du proverbe anglais: Time is money. L’automatisme y est poussé à ses dernières limites; les wagons débouchent sur le port par longues files; leur chargement est immédiatement saisi par des grues hydrauliques qui le versent dans les soutes des navires. Tout cela est réglé à une seconde près et l’on sait exactement le nombre de minutes qu’il faut pour charger un millier de tonnes de houille. Des omnibus stationnent à la sortie des docks; nous grimpons dans le premier qui s’offre et la rentrée s’opère par les faubourgs ouvriers, noirs de monde, mais d’un monde sordide, loqueteux, et qui fait le plus tristes contraste avec la population des autres quartiers. Il n’y a point que dans les villes de la Grande-Bretagne où l’on observe cette juxtaposition des trois sortes de quartiers – l’aristocratique, le marchand et l’ouvrier; – mais ce qui est proprement anglais, c’est que la population des une ne se mêle pas ou très peu à la population des autres: tous trois sont comme des villes différentes, qui ne communiquent pas entre elles et qui vivent chacune de leur vie propre.”

Prosiect Teithwyr i'r Cymru - European Travellers to Wales Project

Caerdydd -
Cardiff

Gustav Pfähler

1860

Notizen über den
Steinkohlenbergbau in
England und Schottland

“Yng Nghaerdydd, sy’n allforio glo rhwym gan fwyaf, saif y graddfeydd ar gyfer y llongau’n 8 neu 9 swllt y dunnell ar gyfer glo o’r safon uchaf; gwerthir safonau is yn gyfatebol ratach. Yn anaml y byddir yn llwytho ac yn allforio mathau llai o lo.

Oherwydd bod y glo rhwym sy’n cael ei lwytho ar y llongau’n cynhyrchu nwy glo, a all greu ffrwydradau, gosododd yr heddlu rybuddion ger yr holl angorfeydd llwytho yng Nghaerdydd, yn mynnu y cedwir holl bortyllau llongau sy’n cludo glo ar agor tra byddant wedi’u hangori ym Mhorthladd Bute ac na fyddir yn eu cau cyn bod y llongau wedi teithio trwy’r foryd i Fôr Hafren. Y gosb a fygythir am fethu â chydymffurfio â’r gorchymyn hwnnw yw dim llai na dwy bunt ond dim mwy na phum punt.”

“In Cardiff, which predominantly ships bituminous coal, the rates per ship stand at 8 to 9 Shillings per ton for the top grade; inferior grades are traded accordingly cheaper. The smaller coals are rarely loaded and shipped.

Due to the production of coal gas by the bituminous coal loaded on the ships, which may cause explosions, police announcements have been posted at all loading berths in Cardiff, demanding all portholes of coal-carrying ships

to remain open while they are moored in Bute Dock and they must not be shut before the ships have passed through the estuary to the Bristol Channel. Failure to comply with this directive is threatened by no less than 2 Lvr., but no more than 5 Lvr.”

“In Cardiff, wo meist nur Gaskohlen verschifft werden, stehen die Preise loco Schiff 8–9 sh. pro Tonne der besten Sorte; geringere Sorten verhältnissmässig billiger. Die kleineren Kohlen werden selten verladen und verschifft.

Da durch Entwicklung von Gasarten in den Gaskohlen, welche in die Schiffe verladen sind, häufig Explosionen entstehen, ist an allen Ladeplätzen Cardiffs eine polizeiliche Bekanntmachung ausgehängt, nach welcher die Luken jedes mit Kohlen beladenen Schiffes, während dasselbe in dem Bute Dock liegt, geöffnet bleiben müssen und nicht eher geschlossen werden dürfen, als bis die Schiffe die Mündung nach dem Bristolkanal zurückgelegt haben. Die Nichtbefolgung dieser Maassregel ist mit einer Geldstrafe nicht unter 2 Lvr. und nicht über 5 Lvr. bedroht.”

“À Cardiff, où les navires transportent principalement le charbon bitumineux, les taux par navire s’élèvent à 8 à 9 shillings par tonne pour le grade supérieur ; les grades de qualité inférieure sont négociés par conséquent moins chers. Les petits morceaux de charbons sont rarement chargés et expédiés.

En raison de la production de gaz de charbon causée par le charbon bitumineux chargé sur les navires, ce qui peut provoquer des explosions, des communiqués faits par la police ont été affichés dans tous les quais de chargement à Cardiff, exigeant que tous les hublots des navires de transport du charbon restent ouverts lorsqu'ils sont amarrés au quai de Bute et ils ne doivent pas être fermés jusqu'à ce que les navires aient traversé l'estuaire vers le canal de Bristol. Le non-respect de cette directive entraîne une amende de pas moins de 2 livres, mais pas plus de 5 livres."