

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

Pont Grog
Conwy - Conwy
Suspension
Bridge

Arthur d'Arcis

c. 1866

Voyage au nord du pays de
Galles

“Ym 1826, adeiladodd Thomas Telford bont grog nad yw ei mesuriadau'n syndod, ond sydd, diolch i'r ddau dŵr crenellog ar bob ochr ac i addurniadau sydd wedi eu lleoli'n ofalus, yn ymdoddi mor llyfn i'r hen gastell ar ei diwedd, fel y gellid ei chamgymryd am bont godi'r castell. Mor gryf yw'r argraff honno fel ei bod yn parhau hyd yn oed wrth i chi, ar ôl croesi'r bont, deithio o dan hen borth y dref. Yn achos pont y rheilffordd, a adeiladwyd gan Stephenson ym 1847, gellid yn hawdd ei chamgymryd am un o'r pontydd gorchuddiedig yna a welir mor aml yn y Swistir, ac oni bai i chi weld trê'n yn diflannu iddi, nid yw'n anodd ei chymhathu â'r tyrau hynafol y mae'n gorffen wrth eu traed. Ychydig eiriau am y strwythur, sydd ar yr un pryd yn syml ac yn feiddgar. Dychmygwch diwb haearn anferth o siâp petryal, gyda phob pen yn gorwedd ar ddarnau solet o waith carreg a adeiladwyd ar ddwy lan Afon Conwy, ac ychwanegwch at hynny'r ffaith bod tramwyfa, muriau a nenfwd y tiwb rhyfeddol hwn wedi'u gwneud o diwbiau haearn hir, hefyd ar ffurf betryal, wedi'u gosod at ei gilydd â gofal mawr. Dyna i chi'r bont. Ac i orffen, noder bod y cynllun hwn yn sicrhau'r cryfder mwyaf gyda'r pwysau lleiaf, fel y bydd yr Irish Mail yn gallu rhuthro drosti'n gwbl ddiogel.”

“In 1826 Thomas Telford built a suspension bridge whose dimensions are not surprising, but which, thanks to the two crenelated towers placed on either side and carefully placed decoration, merges so harmoniously into the old castle at the end of it, that it could be mistaken for the latter’s drawbridge. So strong is the illusion that it persists even when, having crossed it, you pass under the old gate of the town. As for the railway bridge, constructed by Stephenson in 1847, it could easily be mistaken for one of those covered bridges, as are often seen in Switzerland, and unless you see the train disappear into it, it is not difficult to reconcile it with the ancient towers at whose feet it emerges. A few words on the structure that is both simple and daring. Imagine an enormous tube of iron with square sections, whose ends are unshakeably established on solid pieces of stonework constructed on either bank of the Conwy, and add to this the fact that the roadway, wall and ceiling of this remarkable tube consist of long tubes of iron, also with square sections, assembled with great care. There you have the bridge. And to conclude, note that this disposition makes for maximum strength with minimum weight so that the swift Irish Mail crosses it in perfect safety.”

“Im Jahr 1826 baute Thomas Telford eine Hängebrücke, deren Ausmaße nicht überraschend sind, die sich aber, dank der zinnenbewehrten Türme auf beiden Seiten der Brücke und den sorgfältig ausgewählten Dekorationen, so harmonisch in den Gesamteindruck der Burg an ihrem Ende einfügt, dass man meinen könnte, es würde sich bei ihr um ihre Zugbrücke handeln. Die Illusion ist so überzeugend, dass sie sogar nach dem Betreten der Stadt durch das alte Stadttor noch anhält. Die Eisenbahnbrücke, die 1847 von

Stephenson konstruiert wurde, kann man leicht mit einer der überdachten Brücken verwechseln, die man in der Schweiz oft sieht, und falls man nicht gerade einen Zug in ihr verschwinden sieht, kann man sie leicht mit den historischen Türmen vereinbaren, an deren Füßen sie verläuft. Ein paar Worte zu ihrer Konstruktion, die zugleich simpel und waghalsig ist: Man stelle sich eine gewaltige Röhre aus Eisen vor, mit viereckigen Abschnitten, die auf beiden Seiten des Conwy fest in großen Steinfeilern verankert ist und füge diesem Bild die Tatsache hinzu, dass alle Seiten dieses Tunnels ihrerseits aus Eisenröhren bestehen, die mit großer Sorgfalt zusammengefügt wurden. Das ist also die Brücke. Abschließend soll noch gesagt sein, dass diese Konstruktion maximale Stabilität mit minimalem Gewicht verbindet, sodass die flinke Irish Mail sie vollkommen sicher überqueren kann.”

“Thomas Telford construisit en 1826 un pont suspendu dont les dimensions n’ont rien d’étonnant, mais qui, à l’aide de deux tours crénelées placées à chaque extrémité et d’ornements savamment disposés, se fond en une telle harmonie avec le vieux château auquel il aboutit, que l’on dirait qu’il en est le pont-levis. L’illusion est tellement forte qu’elle persiste même lorsque, après l’avoir franchi, on passe sous la vieille porte de la ville. Quant au pont du chemin de fer, construit par Stephenson en 1847, on le prendrait facilement pour un de ces ponts couverts, comme on en voit beaucoup en Suisse, et pourvu que l’on ne voie pas le train s’y engouffrer on n’éprouve pas beaucoup de peine à le mettre d’accord avec les anciennes tours au pied desquelles il débouche. Quelques mots de sa structure à la fois simple et hardie. Imaginons un énorme tube de fer à section carrée dont les

extrémités sont inébranlablement établies sur de solides ouvrages en maçonnerie construits sur les deux rives de la Conway, et ajoutons que le tablier, les parois et le plafond de ce tube singulier consistent en longs tubes de fer, à section carrée aussi, soigneusement assemblés. Voilà le pont. Et, pour terminer, remarquons que cette disposition offre à tel point le minimum de poids et le maximum de résistance, que la vertigineuse malle irlandaise le traverse en toute sécurité.”

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

Pont Grog Conwy - Conwy Suspension Bridge	Basile-Joseph Ducos	1826	Itinéraire et souvenirs d'Angleterre et d'Ecosse, 1814-1826
--	------------------------	------	---

“O bell, mae’n edrych fel rhwyd y bu i ryw bysgotwyr ei osod allan i sychu; ond wrth i chi ddod yn nes gallwch weld y cadwyni sy’n ei chynnal. Gall dolennau’r cadwyni, sy’n gweithredu fel colfachau, ymateb i ba bynnag siâp y mae’r pwysau’n ei ofyn. Cysylltir rodiau fertigol â hwy â nytiau, ac fe’u cysylltir yn yr un modd ar y gwaelod â distiau’r ffordd, fel bod deunaw troedfedd rhwng y ffordd â’r dŵr ar ben llanw. Lleihaodd cyfrifo gofalus yr angen am ddefnyddiau i’r isaf. Dosberthir y grymoedd mewn modd mor grefftus fel y cuddir eu nerth. Ni welir unrhyw ymwrthiant ond mewn siapiau llyfn urddasol. Ar bob ochr mae palmant ar gyfer cerddwyr. Teithia cerbydau

i lawr y canol. Beth bynnag fo’u pwysau a’u cyflymder, nid yw’r rheini’n achosi unrhyw gryndod na siglo yn y strwythur hwn er ei fod yn ymddangos yn hynod hyblyg. Ar yr un pryd hwylia cychod bach oddi tanodd, yn fwy diogel ac yn rhwyddach gan fod y cerrynt yno’n cynnwys dim llai na phymtheg a hyd at bedair troedfedd ar hugain o ddŵr, yn dibynnu ar y llanw. Mae’r daith hon, sydd ymron fel hedfan, ar draws bwlch rhwng y môr a mynyddoedd geirwon yr olwg, ar ffordd sydd yn ymddangos mor fregus, gyda sŵn y tonnau y mae adenydd chwim y gwylanod yn eu cosi, yn teimlo’n rhyfedd a beiddgar, ac yn un sy’n apelio at y dychymyg. Cyrhaeddir tir solet wrth droed castell Aberconwy, y bu ei dyredau Gothig yn batrwm i’r rhai ar y bont, sydd, ar un ystyr, ond yn ymestyniad o’r castell ei hun.”

“From a distance it looks like a net that some fishermen have hung out to dry; but as you get closer you can make out the chains that hold it. The chain’s links, which act as hinges, can respond to whatever shape the weight might demand. Vertical rods are attached to them with nuts, and are connected in the same way at the bottom to the joists of a roadway, such that a gap of eighteen feet separates it from the water at high tide. Careful calculations have reduced the need for material to the barest minimum. The forces are so skilfully distributed as to mask their intensity. Any resistance is manifest only in the form of flowing, graceful shapes. Either side is a pavement reserved for walkers. Vehicles travel down the middle. Regardless of weight and speed, these do not cause tremors or rocking in this structure though it gives every appearance of flexibility. At the same time little boats sail beneath it, so much the safer and easier since the swell of the current there holds no less than fifteen to twenty-four feet of water, depending on

the tide. This almost aerial journey across a gulf, between sea and severe-looking mountains, on a road that gives an impression of fragility, to the sound of waves that are caressed by the seagulls' rapid wings, has something of the fantastic and bold about it, something that appeals to the imagination. Solid ground is reached at the foot of the castle of Aberconwy, whose Gothic turrets served as model to those on the bridge, which is in a sense just a continuation of this structure."

"Aus der Ferne sieht sie aus wie ein Netz, das von Fischern zum Trocknen aufgehängt wurde, aber beim Näherkommen kann man die Ketten erkennen, die sie halten. Die Kettenglieder, welche als Gelenke dienen, können jede Form annehmen, welche das Gewicht verlangt. Vertikale Stangen sind mit Muttern an den Ketten angebracht und auf die gleiche Weise mit den Halterungen der Straße verbunden, sodass sie bei Flut 18 Fuß über der Wasseroberfläche liegt. Sorgfältige Berechnungen haben den Materialbedarf auf ein Minimum reduziert. Die einwirkenden Kräfte werden geschickt verteilt, um ihre schiere Kraft zu verbergen. Jeglicher Widerstand wird nur durch die eleganten, fließenden Formen sichtbar gemacht. Auf beiden Seiten befindet sich ein Gehweg für Fußgänger. Fahrzeuge fahren in der Mitte. Unabhängig von Gewicht und der Geschwindigkeit, lassen sie die Konstruktion nicht erzittern, obwohl die Struktur den Anschein von Beweglichkeit erweckt. Gleichzeitig segeln kleine Boote unter ihr hindurch, in völliger Sicherheit, da der Wasserstand hier nie 24 Fuß übersteigt. Diese luftige Reise über einen Golf hinweg, zwischen der See und streng aussehenden Bergen, zum Klang der Wellen, die von den Schwingen der Möwen liebkost werden, hat etwas Fantastisches; etwas Gewagtes, das die

Fantasie belebt. Festen Boden hat man am Fuß der Burg von Aberconwy wieder unter den Füßen, deren gotische Türme als Vorbild für die der Brücke dienten, die auf gewisse Art und Weise nur eine Fortführung dieses Bauwerks ist.”

“De loin, il ressemble à un filet que des pêcheurs auraient étendu pour le sécher; mais en approchant, on distingue bientôt les chaînes qui le portent. Liés entre eux par des charnières, les anneaux dont elles se composent, suivraient au besoin les inflexions que la pesanteur leur imprimerait. Des tiges verticales y sont attachées par des écrous, et tiennent dans le bas, de la même manière, aux solives d’une chaussée factice qu’un intervalle de dix-huit pieds sépare du niveau de la haute mer. Le calcul a réduit l’emploi de la matière à sa plus simple expression. Une savante distribution des forces en déguise l’intensité. La résistance ne se présente que sous des formes souples et gracieuses. De chaque côté un trottoir est réservé pour les piétons. Les voitures passent au milieu. Quels que soient leur poids et leur vitesse, elles ne causent ni ébranlement, ni oscillation à cet ouvrage si flexible en apparence. En même temps de petites barques voguent au-dessous avec d’autant plus de sûreté et de facilité, que le resserrement des courants n’y entretient pas moins de quinze à vingt-quatre pieds d’eau, selon que la marée est basse ou haute. Ce voyage presque aérien au travers d’un golfe, entre la mer et des montagnes d’un aspect sévère, sur une route qu’on croirait si fragile, au bruit des vagues que les goëlands caressent de leur aile rapide, a quelque chose de romanesque et de hardi qui plaît à l’imagination. La terre-ferme est au pied du château d’Aberconway dont les tourelles

gothiques ont servi de modèle à celles du pont qui n'en sont en quelque sorte qu'un ouvrage avancé."

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

Pont Grog	Julius Konrad	1825	v. Yelin
Conwy - Conwy	Ritter von Yelin		
Suspension			
Bridge			

"Mae pont gadwyn haearn, tua 200 troedfedd o hyd, ar hyn o bryd yn cael ei hadeiladau ar draws Afon Conwy, sydd mor beryglus yn ystod y gaeaf, o'r arglawdd carreg newydd hyd at adfeilion yr hen gastell ardderchog. Cawsom bleser mawr o archwilio'n fanwl ddolenni'r cadwyni wrth i'r gwaith adeiladu fynd rhagddo"

"An iron chain bridge spanning circa 200 feet is currently being built across the River Conwy, so treacherous during winter time, from the new stone embankment to the ruins of the old, magnificent castle. The meticulous inspection of all chain links still under construction gave us great pleasure"

"In Conway ist so eben eine eiserne Kettenbrücke über den in Winterzeit gefährlichen Conway im Baue begriffen, welche von einem neuen

Steindamme, mit etwa 200' Spannweite, nach den prächtigen Ruinen des alten Kastells hinüber führen wird. Die genaue Besichtigung aller einzelnen, erst im Zusammensetzen begriffenen Kettenteile, gewährte uns grossen Gewinn”

“Le pont suspendu à chaîne en fer d’une envergure d’environ 200 pieds est actuellement en cours de construction de l’autre côté de la rivière Conwy, si dangereuse en hiver, partant de la nouvelle berge caillouteuse et allant jusqu’aux ruines de l’ancien château qui est magnifique. L’inspection minutieuse de tous les liens de la chaîne encore en construction nous a donné beaucoup de plaisir”

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

Pont Grog Conwy - Conwy Suspension Bridge	Heinrich Rohlf's	1866	Medicinische Reisebriefe aus England und Holland: 1866 und 1867
--	------------------	------	---

“Ni fu raid i ni ddisgwyl yn hir am y trê'n i Gonwy. Saif yr hen dref hon ar lan Afon Conwy, a elwid gynt Conovius gan y Rhufeiniaid, ac mae'n un o'r trefi hynaf yng Nghymru. Cyn gynhared â chyfnod Tacitus, ceir sôn am 'civitas Congorum'. Wrth agosáu at Gonwy ar y rheilffordd tuag Iwerddon o Gyffordd

Llandudno, lle mae'r trê'n arall yn gadael am Gaer, mae golwg urddasol yr hen adfail yn eich llethu. Gyda mynyddoedd coediog Cymru yn y cefndir, mae'r castell hynafol yn codi'n syth o'r môr; mae'n parhau i ymddangos mor arswydus fel o bell mae fel petaem yn agosáu at gastell marchog sydd wedi ei gynnal a'i gadw'n eithaf da. Mae tref Conwy ei hun yn diflannu o dan faint rhyfeddol y castell sy'n codi ymhell uwchlaw iddi ar ei graig uchel.

Yn y fan hon, mae dwy bont urddasol yn croesi'r foryd y llifa Afon Conwy iddi. Y fath wrthgyferbyniad! Onid yw'r Oesoedd Canol a'r bedwaredd ganrif ar bymtheg wedi'u priodi yma? Onid yw'n wych sut mae'r bont diwb yn rhannol yn gwanu mur allanol yr hen gastell?

Roeddem wedi dod oddi ar y trê'n yng Nghyffordd Llandudno er mwyn newid cerbydau a chyraeddasom Gonwy ddeng munud yn ddiweddarach.

Teithiasom ar hyd ffordd lydan tuag at y bont grog. Mae'n strwythur gwych a thrawiadol, wedi'i adeiladu gan y Mr Telford ddyfeisgar ym 1822. I'w chwith, gallem weld y bont diwb a adeiladwyd gan y peiriannydd enwog Stephenson ac a agorwyd i drafnidiaeth gyntaf ym 1848. Dim ond ar gyfer trenau y'i bwriadwyd ac felly mae ar ffurf tiwb bach petryal."

"We did not have to wait long for the Conwy-bound train. This old town is situated on the River Conwy, formerly called Conovious by the Romans, and is one of the oldest towns in Wales. As early as Tacitus there is mention of the 'civitas Congorum'. Approaching Conwy on the Ireland-bound railway from Llandudno Junction, where the other train departs for Chester, one is overwhelmed by the majestic sight of the old ruin. With the forest-covered

Welsh mountains rising in the background, the venerable castle rises immediately from the sea; it still appears so formidable that from a distance it is as if one were approaching a fairly well-preserved knight's castle. The town of Conwy itself vanishes beneath the monumental proportions of the castle towering above it from its high rock.

At this spot, two majestic bridges cross the estuary into which the River Conwy flows. Such contrast! Are the Middle Ages and the nineteenth century not wed here? Is it not wonderful how the tubular bridge partially penetrates the outer wall of the old castle?

We had alighted at Llandudno Junction in order to change coaches and arrived at Conwy ten minutes later. A broad road brought us to the suspension bridge. It is a grand, magnificent building, constructed by the ingenious Mr Telford in 1822. To its left we beheld the tubular bridge that had been built by the famous engineer Stephenson and was first opened for traffic in 1848. It only serves railway trains and therefore takes the shape of a small, quadrangular tube."

"Auf den nach Conway fahrenden Zug brauchten wir nicht lange zu warten. Diese alte Stadt liegt an dem Flusse Conway, von den Römern Conovius genannt und ist eine der ältesten Städte von Wales. Schon Tacitus erwähnt der "civitas Congorum". Wenn man von Llandudnojunction, wo der eine Zug nach Chester abgeht, auf der nach Irland hin führenden Bahn sich Conway nähert, so wird man bewältigt von dem majestätischen Anblick der alten Ruine. Im Hintergrunde die hohen, waldbekränzten Walesschen Gebirge,

erhebt sich unmittelbar aus dem Meere die ehrwürdige Burg; sie erscheint noch so stattlich, daß man in der Ferne glauben könnte, man nähere sich einem noch ziemlich gut erhaltenen Ritterschloß. Die Stadt Conway selbst verschwindet vor der monumentalen Größe der auf einem hohen Felsen sie überragenden Burg.

Zwei majestätische Brücken führen über den hier in den Conwaybusen sich ergießenden Conwayfluß. Welche Contraste! Feiert hier nicht das Mittelalter seine Vermählung mit dem neunzehnten Jahrhundert? Ist es nicht wunderbar, daß die "tubular-bridge" durch einen Theil der Ringmauern des alten Castells hindurchführt?

In Llandudnojunction waren wir ausgestiegen, um die Wagen zu wechseln und gelangten in circa 10 Minuten nach Conway. Ein breiter Fahrweg brachte uns nach der suspension-bridge. Dieselbe ist ein großartiger Prachtbau und von dem genialen Telford 1822 erbaut. Zu unserer Linken ließen wir die "tubular-bridge", die von dem berühmten Ingenieur Stephenson erbaut und im Jahre 1848 zuerst befahren wurde. Sie dient nur zu Eisenbahnzügen ist ganz geschlossen und erscheint daher dem Auge als ein eiserner, viereckiger."

"Nous n'avons pas eu à attendre longtemps l'arrivée du train à destination de Conwy. Cette vieille ville est située sur la rivière Conwy, auparavant appelée Conovious par les Romains, et est l'une des plus anciennes villes du pays de Galles. Dès Tacite, on fait mention de la 'ville de Congorum'. Lorsqu'on approche Conwy dans le train en direction de l'Irlande et en

provenance de Llanduno Junction, où l'autre train part pour Chester, on est submergé par la majestueuse vue de la vieille ruine. Avec les montagnes galloises couvertes de forêts s'élevant dans l'arrière-plan, le vénérable château surgit immédiatement de la mer; il semble toujours si impressionnant que, vu de loin, c'est comme si l'on s'approchait d'un château fort assez bien conservé. La ville de Conwy elle-même disparaît sous les proportions monumentales du château qui la domine du haut de son rocher.

À cet endroit, deux ponts majestueux traversent l'estuaire dans lequel se jette la rivière Conwy. Quel contraste! Le Moyen Âge et le XIXe siècle ne sont-ils pas mariés ici ? N'est-il pas merveilleux d'admirer comment le pont tubulaire pénètre partiellement le mur d'enceinte de l'ancien château?

Nous étions descendus à Llandudno Junction afin de changer de wagon et nous arrivâmes à Conwy dix minutes plus tard. Une large route nous a menés au pont suspendu. C'est un grand, magnifique édifice, construit par l'ingénieur M. Telford en 1822. À sa gauche nous avons contemplé le pont tubulaire qui avait été construit par le célèbre ingénieur Stephenson et a été ouvert à la circulation en 1848. C'est un pont uniquement ferroviaire qui a donc la forme d'un petit tube quadrangulaire."