

# Wie Whisky: Für Kenner ein Genuss

Touristische Highlights der Industriekultur in Schottland. ■ Frieder Bluhm

Düstere Burgen an sagenumwobenen Seen, Dudelsack spielende Männer in Schottenröcken, Whisky und last but not least das Ungeheuer von Loch Ness: Wer an Schottland denkt, verfällt leicht in Klischees. Wer Schottland je besucht hat, trägt ein ganz anderes Bild von Großbritanniens nördlichster Region in sich. Die Weite der Highlands, die schroffen Küsten mit ihren mehr als 500 vorgelagerten Inseln ziehen viele Menschen in ihren Bann, die raue Landschaft mit ihrer faszinierenden Tier- und Pflanzenwelt lässt kaum jemanden unberührt. Dabei bleibt eine weitere Facette vielfach unbeachtet: Schottlands Rolle im Industriezeitalter. Die Wende zum 19. Jahrhundert war gleichzeitig eine Wende vom Agrar- zum Industriestaat. Zehntausende strömten aus den Highlands in die Städte des Zentralgürtels, um Arbeit zu finden. Um 1850 galt Glasgow als Arbeiterstadt schlechthin. Heute spielt die einst bedeutende schottische Industrie – Kohlenbergbau, Schiffbau, Stahl- und Textilindustrie – kaum noch eine Rolle. Seit Erschließung der Erdölfelder in der Nordsee in den 1970er Jahren dominiert die Erdöl- und petrochemische Industrie. 75 Prozent der Beschäftigten sind inzwischen im Dienstleistungssektor tätig. Doch das industrielle Erbe wird mancherorts gepflegt und zugänglich gemacht für Besucher, die Schottland von seiner eher unbekannteren Seite kennenlernen möchten.

Ein Tag im Jahr 1784: Zwei Männer – der eine Schotte, der andere Engländer – stapfen südlich der Kreisstadt Lanark am Ufer des Clyde entlang. Der reißende Strom, dessen Wassermassen bei Cora Linn in eine tiefe Schlucht stürzen, hat mit seiner romantischen Schönheit schon Maler und Dichter inspiriert. Die beiden Männer sind weder das eine noch das andere. Dennoch sind beide beeindruckt. Der Engländer – niemand anderes als Richard Arkwright, Erfinder und Pionier der industriellen Baumwollspinnerei – ist der Überzeugung, dass kein anderer Ort in Schottland sich als Standort für alle Arten von Fabriken besser eignen würde, und prophezeit, dass es Lanark in Schottland dem englischen Manchester gleich tun würde. David Dale, sein Begleiter, ein Bankier und Unternehmer aus Glasgow, teilt offenbar diese Ansicht. Es ist die Geburtsstunde eines der ersten Manufakturdörfer der Industriellen Revolution.

## Erste Spinnmaschine ohne Menschenkraft als Antrieb

Richard Arkwright (1732–1792), seit 1786 Sir Richard Arkwright, war das jüngste von 13 Kindern eines Schneiders. Er arbeitete zunächst als Barbier und Perückenmacher in Bolton. Im März 1767 lernte er den Uhrmacher John Kay kennen (nicht zu verwechseln mit dem gleichnamigen Erfinder des Schnellwebstuhls) und entwickelte mit diesem zusammen eine Spinnmaschine mit automatischer Garnzuführung, die Waterframe, die er 1769 als Patent anmeldete. Die Waterframe war die erste Spinnmaschine mit von Menschenkraft unabhängigen Antrieb durch ein Wasserrad. 1771 errichtete er mit ihr in Cromford die erste industrielle Baumwollspinnerei der Welt. Im Gegensatz zum technischen

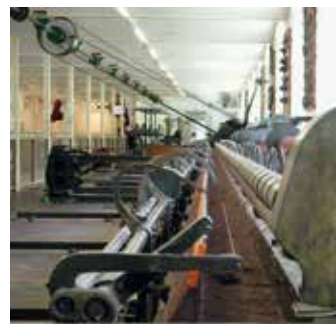
Vorläufer Spinning Jenny verarbeitete die Waterframe das Vormaterial kontinuierlich und konnte daher von einem Hilfsarbeiter bedient werden, der nichts anderes zu tun hatte, als gefüllte Spindeln durch leere zu ersetzen und die gerissenen Fäden wieder anzusetzen. Die Nachfrage nach Garn war so groß, dass schnell weitere Fabriken hinzukamen, darunter in Manchester, Lancashire und Staffordshire – und auch in Schottland.

Die im Jahre 1785 von Arkwright und David Dale gegründete Gemeinschaft **New Lanark** an den Ufern des Clyde zählte bald zu den größten Tuchmanufakturen im Land. Berühmtheit erlangte sie unter Leitung von Robert Owen (1771–1858), Dales Schwiegersohn. Als 1799 der junge Owen in die Geschäftsleitung eintrat, waren in den vier Fabriken von New Lanark mehr als 2 000 Menschen beschäftigt. Owen führte das Unternehmen rasch zu noch größerem wirtschaftlichen Erfolg. Einen Teil der außerordentlich hohen Gewinne steckte der Utopist und Sozialreformer in für die damalige Zeit ungewöhnliche Projekte. Er ließ einen Kindergarten sowie größere Wohnungen für die Arbeiterfamilien erbauen, gründete eine Lebensmittelgenossenschaft sowie das „Institute for the Formation of Character“ (Institut zur Bildung des Charakters). Hinter dieser etwas schwerfälligen Bezeichnung verbarg sich eine Schule für die Kinder der Fabrikarbeiter. Darüber hinaus konnten die Dorfbewohner kostenlos ärztliche Versorgung sowie einen Krankheitsfond in Anspruch nehmen. Ein Fabrikant, der wollte, dass es seinen Arbeitern gut ging – das war damals, um 1800, sensationell. Und bis heute sind Owens Ideen unvergessen: Zwar sind die Fabriken geschlossen, doch New Lanark, inzwischen Weltkulturerbe, ist nunmehr ein Freilichtmuseum (siehe IK 1.07, S. 28), das zu einer spannenden Zeitreise einlädt. ([www.newlanark.org](http://www.newlanark.org))

## Arbeitsdisziplin lässt zu wünschen übrig

Bell Mill in Stanley, rund neun Kilometer nördlich von Perth, entstand in jenem Jahr, als ihr Erbauer Richard Arkwright geadelt wurde. Der fünfstöckige Ziegelbau anno 1786 war die erste von insgesamt drei Fabriken eines heute noch existierenden, **Stanley Mills** genannten Baumwollspinnerei-Komplexes, in dem bis 1989 gearbeitet wurde. East Mill und Mid Mill, die anderen beiden Fabrikgebäude, wurden um 1800 errichtet. Sie wurden nach der Schließung zu Apartments umgebaut. Dagegen ist Bell Mill seit Arkwrights Zeiten nahezu unverändert geblieben. Eine Ausstellung in ihren Räumen erzählt von der Industriegeschichte des Ortes. Bis zu 800 Menschen beschäftigte die schottische Textilfirma, von denen viele in der benachbarten Arbeitersiedlung wohnten. Ihren Zenit erreichte sie im späten 19. Jahrhundert. ([www.historic-scotland.gov.uk/](http://www.historic-scotland.gov.uk/) siehe: „Places to Visit“)

Doch nicht jede Investition erfüllte die in sie gesetzten Erwartungen. Sutherlandshire zu einem zweiten Lancashire zu machen, das nahm sich Georg Dempster (1732–1818) vor, als er 1786 das 18 000 Hektar große Areal des Skibo Castel bei Dornoch an der gleichnami-





gen Meeresbucht erwarb. Der umtriebige Politiker und Unternehmer, der an den Fabriken in New Lanark und Stanley beteiligt war, tat sich mit mehreren Geschäftspartnern zusammen, darunter David Dale, dem Gründer von New Lanark, und erbaute um 1790 **Spinningdale** – eine Baumwollspinnerei für rund 100 Beschäftigte, dazu 20 Landhäuser. Eigentlich war der Ort ideal zur Herstellung von Baumwolle. Das Klima war feucht, es gab einen Fluss zum Antrieb der Mühle und Zugang zum Meer, über das die Rohbaumwolle importiert wurde. Allein es gelang nicht, den Hochlandbewohnern die nötige Arbeitsdisziplin einzupflanzen. Als 1806 ein Feuer die Fabrik zerstörte, wurde sie nicht wieder aufgebaut. An den malerisch gelegenen Ruinen können Besucher zwei typische Merkmale der Arkwright-Ära entdecken: einen Latrinenerker und ein dreigeteiltes, so genanntes venezianisches Fenster. (<http://canmore.rcahms.gov.uk/en/site/13845/details/spinningdale+cotton+mill>)

### Jute bringt Textilindustrie zum Blühen

Dundee, die Hafenstadt am Firth of Tay, war für eine andere Faser berühmt: Jute. Säcke und Seile, Taschen und Teppiche, Garne und Segeltuch: Aus Jute lassen sich vielerlei Produkte herstellen. Bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts gelang es Dundee, nahezu den gesamten weltweiten Bedarf an Juteprodukten zu decken. Kein Zufall, sondern Folge günstiger Voraussetzungen. So ließ sich die schwächelnde örtliche Leinenindustrie leicht auf Juteproduktion umstellen, den Rohstoff lieferten die Jutefelder der indischen Kronkolonien. Der Hafen von Dundee galt als einer der wichtigsten Umschlagplätze Schottlands, die Handelsbeziehungen reichten in alle Welt. Die örtliche Walflotte lieferte das Walöl, das benötigt wurde, um die Jutefasern zur weiteren Bearbeitung aufzuweichen.

Mit dem sprunghaft wachsenden Welthandel des 19. Jahrhunderts stieg die Nachfrage nach Jute als Verpackungsmaterial. Dundee lieferte es und erlebte die Blüte seiner Textilindustrie: Zu Spitzenzeiten arbeiteten rund 50 000 Menschen in den Jutefabriken. Eine davon war **Verdant Works** (siehe IK 1.06, S. 29). Errichtet wurde sie 1833 als Flachsspinnerei. In den 1850er Jahren ging das Unternehmen zur Juteproduktion über. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren indes die Tage der schottischen Textilmetropole als Nabel der weltweiten Juteindustrie gezählt. Indien, der einstige Rohstofflieferant, hatte Dundee bei der Produktion überrundet und schickte sich an, zum übermächtigen Konkurrenten zu werden. Kunststoffe versetzten der Juteindustrie endgültig den Todesstoß. Heute ist Verdant Works von ehemals 62 derartigen Betrieben in der Stadt die einzige Fabrik, die den Faden der Geschichte dieses Rohstoffes und seiner Verarbeitung weiterspinnend – als faszinierendes Museum, das der Vergangenheit der örtlichen Textilindustrie gewidmet ist. ([www.rrsdiscovery.com/index.php?pageID=130](http://www.rrsdiscovery.com/index.php?pageID=130))

Im Gegensatz zu Jute oder Baumwolle musste für Schurwolle kein Rohstoff importiert werden. Schafe gab und gibt es in Schottland mehr als Einwohner. Aber natürlich musste die Wolle verarbeitet werden, so wie in Knockando im Tal des Spey. In der dortigen Wollmühle wird seit 200 Jahren ununterbrochen produziert. Im Kirchbuch von 1784 als „Wauk Mill“ aufgeführt, war sie das Herz des kleinen Dorfes, ein Herz, das parallel zur zunehmenden Mechanisierung der Textilproduktion mitwuchs. In guten Zeiten schaffte man meist aus zweiter Hand neue Maschinen an und erweiterte das Gebäude gerade mal so weit, dass die Neuerwerbungen im Trockenen standen. In schlechten Zeiten sah man zu, dass man über die Runden kam.

Spinnen und Weben ging in der Mühle Hand in Hand mit der Landwirtschaft. Während der Aussaat oder der Erntezeit wurde kaum in ihr gearbeitet. Nach der Schur aber kamen die Bauern und brachten ihr Vlies, um es nach der Verarbeitung als Decken oder Tweed-Tuch wieder mitzunehmen. In vielen Orten gab es solche Mühlen, doch die meisten sind zwischen den Weltkriegen verschwunden. Die **Knockando Wollmühle** überlebte samt ihrem zusammengewürfelten Maschinenpark, der einem Streifzug durch die Technikgeschichte gleicht. Eben erst abgeschlossen ist die Sanierung von Gebäude und Inventar, für die der im Jahr 2000 gegründete Knockando Woolmill Trust 3,5 Millionen Pfund aufbrachte. Besucher können an Werktagen die Fabrik in Betrieb erleben und anhand originaler Maschinen erfahren, wie sich die Technik des Spinnens und Webens im Laufe der Zeit veränderte. ([www.knockandowoolmill.org.uk](http://www.knockandowoolmill.org.uk))

### Wasser des Lebens wird zum Exportschlager

Knockando liegt inmitten der bedeutenden Whiskyregion Speyside, das sich der größten Dichte an Brennereien weltweit rühmt. Allein in Knockando gibt es drei Brennereien, die diese von Kennern geschätzte Spirituose herstellen. Bis heute ist umstritten, ob Schottland oder Irland das Ursprungsland des Whiskys ist. Fest steht: Schottland ist wie Irland der weltweit größte Produzent dieses mindestens drei Jahre im Eichenfass gereiften Getränks. Einer Legende nach waren die Kelten die ersten, die eine wasserklare Flüssigkeit destillierten, „uisge beatha“ genannt, Wasser des Lebens. Das hierzu nötige Wissen verbreitete sich in den folgenden Jahrhunderten vermutlich durch das Aufkommen der Klöster, die damals das Zentrum vieler Ansiedlungen waren und eigene Gasthäuser betrieben.

Bis ins frühe 19. Jahrhundert wurde der Whisky in unzähligen kleinen Brennereien, die oft nicht mehr als selbstgebaute Destillierapparate aus Töpfen und Schläuchen waren, schwarz gebrannt, um die hohen Steuern zu umgehen. Wiederholt kam es zu Unruhen. Steuereintreiber und Schmuggler lieferten sich mitunter blutige Auseinandersetzungen. 1823 schließlich wurde die Whiskyherstellung legalisiert. Exportwirtschaftliche Bedeutung erlangte der Whisky erst um 1870, als ein Reblausbefall die Weinernte in Frankreich vernichtete und damit auch die Produktion von Weinbrand zum Erliegen brachte. Da gleichzeitig das „Blenden“ von Whisky, also das Verschneiden des hochwertigen Malt mit billigem Grain-Whisky erfunden wurde, konnte er sich schnell als neues Modegetränk etablieren. Während ein Malt aus reinem Gerstenmalz gemacht wird, kann für ein Grain jedes beliebige Getreide verwendet werden. Das Verfahren der kontinuierlichen Destillation ermöglichte es, erstmals große Mengen Whisky kostengünstig zu produzieren.

Schottland exportiert jährlich mehr als 347 Millionen Liter Whisky – hauptsächlich in die USA, nach Frankreich, Spanien und Japan. Der Hauptanteil entfällt dabei auf Blended Whiskys, erst seit wenigen Jahren sind die Single Malts auf dem Vormarsch. Die Gebiete um den Spey, Schottlands zweitgrößten und längsten Fluss, bilden das Zentrum der schottischen Whiskyproduktion. Um Whisky herzustellen, benötigt man Getreide als Ausgangsstoff, Wasser zum Mälzen und Maischen, Torf zum Darren und – heute oft durch Gas ersetzt – zum Beheizen der Brennblase. Von allem hat die Region reichlich. Aus der Speyside kommen Single Malts wie Glenrothes, Glenfarclas und Balvenie. Hier finden sich 48 der heute noch rund 90 aktiven Destillieren Schottlands, darunter „The Glenlivet“, die 1823 als erste überhaupt eine Lizenz erwarb.





## Dach in Pagodenform wird zum Sinnbild

Glenlivet ist einer von acht Standorten des **Malt Whisky Trail**, einer touristischen Route, die acht der bekanntesten Speyside-Brennereien und eine Böttcherei verbindet. Dazu gehört auch die älteste Destillerie der Region, die 1786 gegründete **Strathisla-Brennerei** in Keith, die einige der elegantesten Bauten der schottischen Whisky-Industrie zu bieten hat. Die paarweise angeordneten Malzdarren mit Pagodendach entstanden in den 1880er Jahren, nachdem ein Großteil des Gebäudebestands durch ein Feuer zerstört worden war. Sie zählen zu den ersten dieser Bauart, die heute für Schottland so typisch ist, wenn auch nur die wenigsten Brennereien noch selbst darren. Die Pagodenform des Daches dient als Rauchabzug, wobei je nachdem, ob der Darrboden mit Holz oder Torf oder einer Mischung aus beidem befeuert wird, ein eher rauchiger oder ein kräftiger torfiger Whisky entsteht.

Bis Mitte des 20. Jahrhunderts war die Strathisla-Brennerei unter dem Namen Milton oder auch Milltown bekannt. Ihren heutigen Namen trägt sie seit 1950, als die Gebrüder Chivas den Betrieb erwarben und zum Hauptsitz ihres Unternehmens machten. Heute gehört sie zum Konzern Pernod Ricard, der Chivas Brothers Ltd. 2001 aufkaufte. Der hier produzierte Whisky wird einerseits als Single Malt verkauft, für den ausschließlich gemälzte Gerste verwendet wird, andererseits ist er wichtiger Bestandteil des Whisky-Verschnitts Chivas Regal. Besucher können bei einer Führung durch die Brennerei die Produktion kennenlernen und anschließend die Produkte kosten, stiehlt ausgeschenkt in einem ehemaligen Maischeraum.

([www.maltwhiskytrail.com/pages/view/strathisla](http://www.maltwhiskytrail.com/pages/view/strathisla))

Ein stilisiertes Pagodendach ist das Logo des Malt Whisky Trail. Auch die Brennerei **Glenfiddich** bei Dufftown ziert ein solches Dach. Errichtet wurde sie 1886 von William Grant, die Brennblasen stammten aus der alten Carduh-Brennerei in Knockando, die ebenfalls zum Trail gehört. Weihnachten 1887 nahm der Betrieb seine Arbeit auf. Seitdem produziert die Destillerie am selben Ort mit demselben Herstellungsverfahren mit einer der kleinsten Brennblasen schottischer Brennereien. Das Unternehmen ist bis heute im Besitz der Familie Grant. Sie gilt quasi als Erfinder des Single Malt Whiskys. Als die Brennerei 1963 keine Lieferung an Grain-Whisky mehr bekam, entschied sich die Familie, Whisky aus reinem Gerstenmalz zu produzieren und gezielt zu vermarkten. Es funktionierte: Glenfiddich ist einer der bekanntesten und erfolgreichsten Whiskyhersteller, dessen Whisky, abgefüllt in dreieckige Flaschen, fast auf der ganzen Welt erhältlich ist.

([www.glenfiddich.com/de/die-destillerie](http://www.glenfiddich.com/de/die-destillerie))

Die älteste unabhängige, noch in Familienbesitz befindliche Brennerei in Schottland ist übrigens keine Speyside-Destillerie. Diese Ehre gebührt **Springbank**. Sie wurde 1828 von John und William Mitchell in Campbeltown, 90 Kilometer südwestlich von Glasgow, gegründet. Campbeltown ist die Hauptstadt der Halbinsel Mull of Kintyre, deren 34 Brennereien im 19. Jahrhundert mit Speyside um den Ruf als Zentrum der Whisky-Erzeugung konkurrierten. Heute gibt es hier insgesamt noch drei aktive Brennereien. Die ältesten Gebäude auf dem Springbank-Gelände stammen größtenteils aus dem Jahr 1889. Vom Mälzen bis zur Abfüllung in Flaschen werden alle Schritte der Whisky-Produktion vor Ort durchgeführt. Springbank, Longrow und Hazleburn heißen die Produkte. Alle drei Single Malts weisen das in-

tensive Aroma und den leicht salzigen Geschmack auf, der charakteristisch ist für die Whiskys von Campbeltown. Der Wohlstand der Stadt, der nicht zuletzt auf dem direkten Seeweg nach Glasgow gründete, ging zurück, als der Bau der Eisenbahn den Brennereien in den Highlands einen effektiven Vertrieb ermöglichte. ([www.springbankdistillers.com](http://www.springbankdistillers.com))

## Kanäle bahnen Industrieller Revolution den Weg

Die industrielle Entwicklung Schottlands wäre nicht möglich gewesen ohne den Ausbau der Verkehrswege. Insbesondere der Kanalbau begleitete die erste Phase der Industrialisierung, wenngleich das Land kein leichtes Terrain für künstliche Wasserstraßen darstellt. Der größte schottische Kanal ist der 96 Kilometer lange **Caledonian Canal**, der Inverness an der Ostküste mit Corpach an der Westküste verbindet. Gebaut wurde er, um Schiffen eine sichere Passage von der Nordsee in den Atlantik zu bieten. Im frühen 19. Jahrhundert war es eine lange und gefährliche Reise durch den Pentland Firth und um Cape Wrath herum, erst recht durch den Krieg mit Frankreich. Das ganze Unternehmen war aber auch eine Arbeitsbeschaffungs- und Entwicklungsmaßnahme für die schottischen Highlands, deren notleidende Bevölkerung oftmals gezwungen war, in der Neuen Welt ihr Glück zu versuchen.

Mit der Aufgabe betraut wurden William Jessop (1745–1814) und Thomas Telford (1757–1834). Letzterer war schon zu Lebzeiten ein berühmter Baumeister. Er gilt weltweit als einer der Begründer des Bauens unter Anwendung wissenschaftlicher Methoden und somit als einer der ersten modernen Bauingenieure. Die Arbeiten an dem Kanal begannen 1803. Man erwartete, dass sieben Jahre Bauzeit genügen würden. Tatsächlich vergingen bis zur Fertigstellung 19 Jahre. Nur etwa ein Drittel des Kanals wurde von Menschenhand geschaffen. Der künstliche Wasserweg kreuzt vier Seen des Great Glen – Oich, Ness, Locjy und Dochfour –, überquert drei Aquädukte und weist insgesamt 29 Schleusen auf, groß genug, um damalige Schlachtschiffe aufzunehmen. An beiden Enden des Kanals wurden große Becken angelegt, um Handel und Industrie zu fördern. Als der Kanal 1822 mit großem Pomp eröffnet wurde, waren die Baukosten auf das Doppelte des Veranschlagten angewachsen. Dabei war die Qualität eher mäßig. 1844 musste der Kanal wegen größerer Reparaturen für drei Jahre geschlossen werden.

Bei der Einweihung des Kanals war der Krieg mit Frankreich, der den Bau maßgeblich inspiriert hatte, schon lange beendet, und so entwickelte sich der Verkehr nicht wie erhofft. Zumal die Schiffe größer wurden und bald nicht mehr die Schleusen passieren konnten. Es gab zwar bis 1939 einen Verkehr mit Passagierdampfern zwischen Inverness und Glasgow. Für den Frachtverkehr war der Kanal jedoch ein Flop, und auch die Fischer nutzten ihn weniger als erwartet. Strategische Bedeutung hatte er während beider Weltkriege. Insbesondere im Ersten Weltkrieg wurde die amerikanische Navy-Basis bei Muirtown und am Cromarty Firth über den Kanal versorgt. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs fanden so gut wie keine Gütertransporte über den Kanal mehr statt. Seit 1962 zeichnet British Waterways Scotland für die Unterhaltung und den Betrieb des kommerziell nie erfolgreichen Kanals verantwortlich. Zwischen 1964 und 1969 wurden die Schleusen mechanisiert. Heute wird der Kanal von Freizeitkapitänen aus aller Welt genutzt. Ein Besucherzentrum in Fort





Augustus, wo ein Leuchtturm die Einfahrt von Loch Ness in den Kanal markiert, informiert über seine Geschichte.

Das Schleusensystem in Fort Augustus überwindet fünf der insgesamt 29 Stufen des Caledonian Canal. Mehr auf einmal bietet nur Banavie bei Fort William am Südwestende des künstlichen Teils der Wasserstraße: Die dortige Schleusenanlage, volkstümlich „**Neptune's Staircase**“ (Neptuns Treppenaufgang) genannt, besteht aus acht Schleusenkammern hintereinander und ist die längste Schleusentreppe Großbritanniens. Der gesamte Hub in den acht Schleusen beträgt indes nur 64 Fuß (rund 20 Meter), da die Schleusentore bei der Anlage des Kanals im 19. Jahrhundert noch per Hand bewegt werden mussten. Heute sind die Tore hydraulisch angetrieben.

Ihre schwerste Krise erlebte die Anlage in den 1990er Jahren. Die Schleusentore waren defekt, die Wände undicht. Rund 60 Millionen Pfund, so schätzte man, würde die Wiederherstellung kosten – Geld, das nicht vorhanden war. Ingenieure fanden eine Lösung, die nur ein Drittel dessen kostete. Zwischen 1995 und 2005 wurden Abschnitte des Kanals trocken gelegt, mittels Edelstahlklammern die doppelwandigen Wände stabilisiert, neue Tore eingebaut und nötigenfalls Steinblöcke passgenau ersetzt, statt mit Beton auszubessern. Am Ende hatte man 16 000 Löcher gebohrt und 25 000 Tonnen Mörtel verbaut – noch nie waren die Schleusen in einem besseren Zustand gewesen.

([www.scottishcanals.co.uk/our-canals/caledonian-canal](http://www.scottishcanals.co.uk/our-canals/caledonian-canal))

### Hebewerk schließt Lücke zwischen Ost- und Westküste

Bei Banavie musste Neptun noch die Treppe nehmen. In Falkirk gibt es einen Lift: das 2002 in Betrieb genommene **Falkirk Wheel** (Falkirk-Rad). Es handelt sich dabei um ein Schiffshebewerk, dessen Konstruktion auf der Welt einmalig ist. Das Hebewerk ist Teil des Millennium Link, eines millionenschweren Projektes mit dem Ziel, Schottland von Ost nach West wieder durchgehend schiffbar zu machen. Das Falkirk-Rad ersetzt eine Schleusentreppe von elf Schleusen, die bis in die 30er Jahre des 20. Jahrhunderts den Forth-and-Clyde-Canal mit dem Union Canal verbanden. Beide Kanäle spielten in der Zeit der Industriellen Revolution eine bedeutende Rolle. Der Forth-and-Clyde-Canal zwischen Grangemouth und Bowling, der eine Verbindung zwischen dem in die Nordsee mündenden Forth und dem in den Atlantik mündenden Clyde schuf, war die erste künstliche Wasserstraße, die in Schottland gebaut wurde. Erster Spatenstich war im Juni 1768. Der 56 Kilometer lange Kanal war breit und tief genug für seetaugliche Schiffe, sodass er geeignet schien, den Überseehandel zu beflügeln. 1790 konnten die ersten Schiffe von Küste zu Küste passieren.

Der Verkehr auf dem Kanal entwickelte sich gut. Vor allem wurde er von Fischerbooten benutzt, die so auf kürzeren Wegen den Heringsschwärmen folgen konnten. Besonders wichtig war er für den Transport von Rohstoffen aller Art zur Versorgung der Industrie in Zentralschottland. Auch der Passagierverkehr florierte, zumal sich mit dem vor allem für die Kohleversorgung Edinburghs geplanten Union Canal zwischen Falkirk und Glasgow, der im Jahre 1822 eröffnet wurde, eine weitere Option ergab. Dieser 53 Kilometer lange Kanal war ein so genannter Konturenkanal, der an einer auf 73,10 Meter über Normalnull liegenden Höhenlinie trassiert war und so auf der gesamten Strecke keine Schleusen

aufwies. Nur bei Falkirk stieg er über elf Schleusen zum Forth-and-Clyde-Canal ab. Im Gegensatz zu diesem konnten auf dem Union Canal nur Schiffe mit einer Breite bis zu 3,80 Meter verkehren.

### Eisenbahn läuft Wasserstraßen den Rang ab

Das Zusammenspiel beider Kanäle erwies sich bis in die 1830er Jahre als sehr fruchtbar. Die von Pferden gezogenen Lastkähne transportierten bis zu 3 Millionen Tonnen Güter pro Jahr, vor allem Massengüter wie Kohle, Erze, Holz und Getreide, aber auch Zucker, Whisky und Mist. An den Kanalufeln entstanden zahlreiche neue Industrieansiedlungen – Schiffswerften, Munitionsfabriken, Ziegeleien und Destillieren. Mit dem Aufkommen der Eisenbahn verloren die Kanäle nach und nach an Bedeutung. So wurde der Personenverkehr zwischen Glasgow und Edinburgh schon 1848 eingestellt, während der Kohletransport bis zum Ersten Weltkrieg noch florierte. Auf dem Union Canal kam das Ende des kommerziellen Verkehrs schon 1933. Bis 1936 waren die Schleusen bei Falkirk zugeschüttet, der Kanal diente nur noch als Vorfluter und als Strecke für Vergnügungsdampfer. Das vollständige Aus kam 1965, als er von der neuen Autobahn M 8 westlich von Glasgow durchschnitten wurde. Der Forth-and-Clyde-Canal wurde 1963 offiziell aufgegeben.

Seine triumphale Wiedereröffnung erlebte die Wasserstraße 2001 im Rahmen des teuersten britischen Kanalsanierungsprojektes aller Zeiten. 2002 folgte die neue Verbindung zum Union Canal durch das Falkirk-Rad. Es markiert den spektakulären Höhepunkt der seit den 1960er Jahren andauernden Restaurierung des britischen Kanalnetzes, die vor allem dem Freizeitverkehr zugutekommt. Den Höhenunterschied von 24 Metern überwinden die Boote durch Einfahren in einen der beiden Tröge, die achsensymmetrisch an einer riesigen Radnabe, 35 Meter im Durchmesser, angebracht sind. Durch eine halbe Drehung vertauschen die beiden waagrecht bleibenden Tröge ihre Position, die Schiffe können wieder ausfahren. Das Hebewerk war von vornherein als Touristenattraktion geplant. Stolze 17 Millionen Pfund kostete der Bau. Nicht weniger innovativ mutet das Besucherzentrum an, das außer zum schottischen Kanalsystem auch über den nahe gelegenen Antoniuswall aus der Römerzeit informiert. Hier ist auch der Ausgangspunkt für Bootstouren. ([www.thefalkirkwheel.co.uk](http://www.thefalkirkwheel.co.uk)) ■



#### Weiterführende Informationen

auf der ERIH-Webseite ([www.erih.de](http://www.erih.de)): Länder „Groß Britannien“

#### Fotos

**Seite 31: 1–3** Lanark. Welterbe New Lanark **4** Perth. Stanley Mills **5** Spinningdale. Cotton Mill-Ruine **Seite 32: 1–3** Dundee. Verdant Works **4,5** Knockando. Knockando Woolmill **Seite 33: 1,2** Keith. Strathisla Distillery **3,4** Dufftown. Glenfiddich Distillery **5** Campbeltown. Springbank Distillery **Seite 34: 1** Caledonian Canal bei Dochgarroch **2** Fort Augustus. Caledonian Canal. Schleusentreppe „Neptun's Staircase“ **3** Falkirk. Union Canal-Tunnel oberhalb Falkirk Wheel **4,5** Falkirk. Falkirk Wheel

31.4 Visit Scotland; 32.4+5 Knockando Woolmill Trust; 33.2 Thomas Wolf; 33.5 Springbank Distillers Ltd; alle anderen Rainer Klenner

