

Caen Hill Locks

Inleiding

Wie ook maar iets met kanalen heeft, weet dat deze kanalentik je uiteindelijk naar Engeland zal brengen. Niet het land met de oudste kanalen, de meeste kanalen, de drukste kanalen, de hoogste scheepsliften of de meeste sluizen. Wel het land met een onovertroffen 'kanaalgevoel'. Een canal is hier niet zo maar een kanaal, maar een way of life.

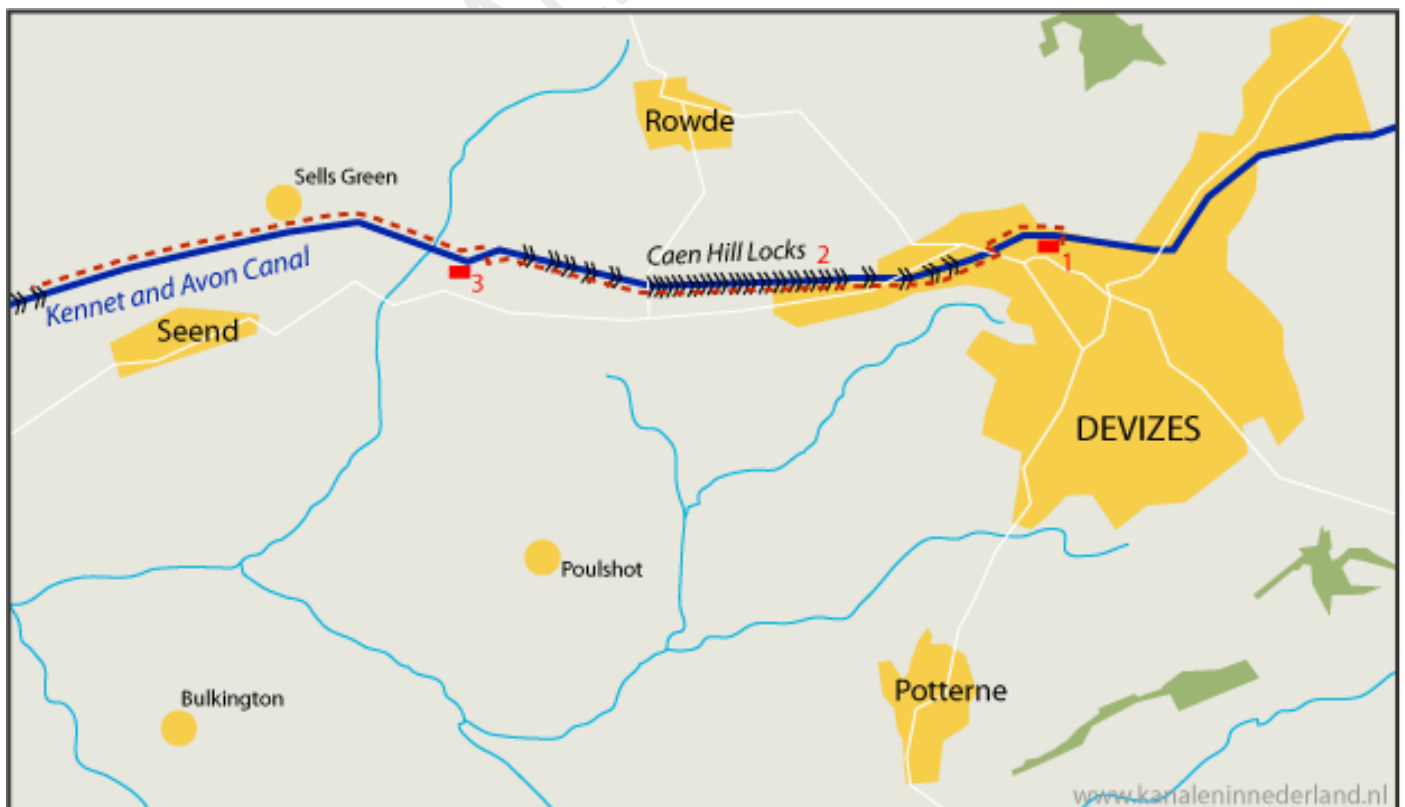
Dit kanaalgevoel vindt zijn basis in de 'Canal Mania'. Deze mania vond plaats tussen het einde van de 18e eeuw en het begin van de 19e eeuw. In deze periode is het Engelse kanaalnetwerk gebouwd dat zowel de mijnbouwgebieden met de opkomende industriesteden verbindt als ook deze steden onderling. De Engelse kanalen staan daarmee aan de wieg van de industriële revolutie. Het was een dynamische, enerverende en uitermate succesvolle periode van kanalenbouw. Iedereen wilde delen in het succes,

waaronder de 'gewone man' die zijn weinige spaargeld investeerde in de aandelen van de veelal private kanaalmaatschappijen. Hadden ze geweten dat het succes maar kort zou duren, dan was hun veel ellende bespaard gebleven.



Het Engelse kanaalgevoel.

Net op het moment dat een nationaal kanaalnetwerk tot stand was gekomen, werd de stoomtrein geïntroduceerd. Met hun snelheid en grotere capaciteit namen de spoorlijnen al snel



het merendeel van het goederenvervoer op zich. De kanalen waren in één klap verouderd. De Canal Mania eindigt dan ook in vele faillissementen van de (vooral private) kanaalmaatschappijen en hun aandeelhouders. Het wrange is nog dat het vooral de (eveneens private) treinmaatschappijen zijn die de kanaalmaatschappijen voor een appel en een ei overnemen. Zij gaven de kanalen het laatste zetje over de afgrond door ze niet competitief in de markt te zetten waardoor uiteindelijk vrijwel al het goederenvervoer via het spoor gaat. In het midden van de 20e eeuw is het Engelse kanaalstelsel dan ook in een deplorabele staat geraakt.



De Caen Hill Locks.

Maar goed, Engelsen zouden geen Engelsen zijn als ze geen voorliefde hebben voor 'tradition and heritage': 'traditie en erfgoed'. Wanneer de nood het hoogst is worden er meerdere stichtingen en verenigingen opgericht om het belangwekkende cultuurerfgoed van de kanalen te behouden en te restaureren. De organisatie van de British Waterways is daarbij één van de belangrijkste als overkoepelend orgaan. Maar ook voor elk afzonderlijk kanaal bestaan werkgroepen, stichtingen, e.d. Goed gebruik makend van het recreatieve belang van de kanalen, ligt nu vrijwel het gehele kanaalnetwerk er weer prachtig bij en zijn de meeste kanalen bevaarbaar. Je kunt er zelfs op tal van plekken een zo kenmerkende lange smalle Engelse narrow boat huren. Kortom, de Engelse kanalen zijn weer helemaal terug.

Op vakantie in Engeland en met een zekere affiniteit met kanalen, is een bezoek snel gemaakt. De keuze viel ditmaal op het Kennet & Avon Canal. Met de familie een dagje fietsen langs dit kanaal en dan ook maar meteen één van de meest spectaculaire gedeelten bezoeken: de Caen Hill Locks. Hier bij het kleine marktstadje Devizes liggen binnen een afstand van 4 kilometer 29 sluizen die een hoogteverschil van 72 meter overbruggen.

Het Kennet & Avon Canal

Het kanaal

Het Kennet & Avon Canal is een vaarverbinding tussen Bristol en Reading. De totale lengte bedraagt 140 kilometer, waarvan het eigenlijke kanaal tussen de Avon bij Bath en de Kennet bij Newbury 92 kilometer lang is. Het kanaal is aangelegd tussen 1794 en 1810.

Een binnenlandse vaarroute

Het goederenvervoer van oost naar west Engeland moet eeuwenlang gebruik maken van de route over zee via Het Kanaal en de Atlantische Oceaan. Deze route verliep niet zonder gevaar. Zware stormen en Fransen zaten de koopvaardij dwars. Er werd dan ook al lang gesproken over een verbinding over land tussen de rivieren de Thames en de Avon en daarmee tussen Londen en Bristol. In 1810 werden de vele woorden in daden omgezet met de openstelling van het Kennet & Avon Canal.

Een verbinding in drie stappen

Op dat moment is er wel al een kleine eeuw gewerkt aan deze verbinding. De eerste stappen worden gezet met het beter bevaarbaar maken van beide rivieren: de Avon en de Kennet. De Avon wordt van Bristol tot Bath bevaarbaar gemaakt in 1727. De Kennet is dan al eerder in 1723 bevaarbaar gemaakt van Reading tot Newbury. Het graven van een kanaal en daarmee het overwinnen van de hoogteverschillen tussen beide rivieren is op dat moment een nog te grote opgave. De industriële revolutie brengt hierin verandering. De enorme hoeveelheden kolen moeten zo goedkoop mogelijk worden vervoerd, terwijl op het gebied van techniek grote sprongen voorwaarts worden gemaakt. De aanleg van kanalen wordt hierdoor gestimuleerd. Het Bridgewater Canal nabij Manchester is in 1776 het eerste echte kanaal en daarmee de start van de Canal Mania. In 1794 wordt het contract getekend voor de aanleg van het Kennet & Avon Canal tussen Bath en Newbury via Devizes.

Daarmee werd een eerder voorstel om het kanaal via een meer noordelijke route via Marlborough en Calne te laten lopen verworpen. De beroemde Engelse kanalenbouwer John Rennie tekent voor het tracé en het ontwerp.



Het Kennett & Avon Canal bij Devizes.

Een megaproject

De aanleg van een kanaal is in die tijd een immens werk. Er zijn honderden, zo niet duizenden arbeiders bij betrokken. Het werk loopt gefaseerd. Gestart wordt in Newbury en vervolgens wordt westwaarts gewerkt. In een later stadium wordt in Bath begonnen en verder oostwaarts gewerkt, zodat in de omgeving van Devizes beide kanaaldelen elkaar ontmoeten. Met elk gereed gekomen deel wordt ook het goederentransport in gang gezet. De aanleg van het kanaal gaat grotendeels met de hand. De aarde wordt weggegraven en de bodem en kanten worden dichtgesmeerd met een meter dikke laag klei om het water vast te houden. Sluizen en andere kunstwerken worden voornamelijk gemaakt van steen met hout. De stenen komen uit particuliere steengroeves en uit steengroeves van de kanaalmaatschappij zelf. De kwaliteit daarvan is soms matig tot slecht. Zo moeten de aquaducten bij Bath nog voor de opening van het kanaal weer worden hersteld omdat de stenen te slecht waren. In het kanaal komen uiteindelijk twee aquaducten, 111 bruggen, drie tunnels en 87 sluizen. Memorabele waterbouwkundige bouwwerken zijn de Bruce tunnel met een lengte van 459 meter, de Caen

Hill sluizentrap bestaande uit 16 sluizen, de twee aquaducten over de Avon en het waterpompstation bij Crofton.

Opgeleverd en snel verouderd

Het immense werk werd in 1810 beëindigd. De totale aanlegkosten bedragen dan circa 1 miljoen pond. Enkele decennia lang wordt het kanaal goed gebruikt, mede dankzij zijkanalen als het Somerset Coal Canal en het Wilts and Berks Canal. Dat succes blijft wel bijzonder als je bedenkt dat van Bristol tot Reading 107 sluizen moesten worden gepasseerd. Blijkbaar woog de veiligheid van de route op tegen het gemis aan snelheid? Al snel wordt dat het kanaal toch fataal. Als in 1841 de Great Western Railway wordt geopend is het kanaal plotsklaps verworden tot een traag en ouderwets relict. Het kanaal verliest veel van het goederentransport. Het leidt zelfs tot de overname van het kanaal door de treinmaatschappij in 1852. Er werd 'slechts' 210.000 pond voor betaald. De treinmaatschappij vroeg vervolgens zulke hoge tolgelden op het kanaal dat het gebruik ervan totaal instort. Binnen een halve eeuw is het kanaal alweer verworden tot vergane glorie. Gezien de grote investeringen laat dit veel mensen berooid achter. Een ontwikkeling die overal in Engeland plaatsvindt.



Snel verouderd voor de scheepvaart, maar nu recreatief volop in gebruik.

Vervallen maar niet vergeten

Het kanaal is ruim een eeuw lang in verval. De beroemde sluizentrap van de Caen Hill Locks staat droog. In 1962 neemt British Waterways het kanaal over van de Britse Rijkswaterstaat en kan het herstel beginnen. Voor dit doel werd het Kennet & Avon Canal Trust opgericht. Na jaren van hard werken kan het kanaal in 1990 worden geopend door niemand minder dan Queen Elizabeth II. Wel is er dan nog een waterprobleem bij de sluizentrap van de Caen Hill Locks. Dit probleem wordt in 1996 opgelost door de installatie van een waterpomp die 32 miljoen liter water per dag omhoog pompt om de sluizen gevuld te houden. Vanaf dat moment is het kanaal weer goed te bevaren.

De Caen Hill Locks

De Caen Hill Locks zijn één van de meest tot de verbeelding sprekende kunstwerken langs het kanaal. In totaal bestaat dit complex uit 29 sluizen, waarvan 7 bij Foxhangers, 16 in een sluizentrap bij Caen Hill en 6 in de stad Devizes. Deze sluizen overbruggen gezamenlijk een hoogte van 72 meter. De sluizentrap is als laatste deel van het kanaal aangelegd. Tot de opening ervan rijdt er een tram tussen Foxhangers (aan de voet van Caen Hill) en Devizes. Door de steile helling is er vrijwel geen ruimte tussen de sluizen. Ruimte die normaal benut wordt om water te bergen. Om dit op te lossen liggen naast elke sluis grote waterreservoirs die meehelpen het waterpeil op niveau te houden. De sluizen worden met de hand bediend (zelfbediening) en het kost drie tot vier uur om de gehele sluizentrap door te varen.

Langs de Caen Hill Locks

Een onbekend marktstadje

Het bezoek aan de Caen Hill Locks begint in Devizes. Een klein marktstadje dat wat afzijdig is gelegen van de belangrijkste recreatieve routes en gebieden. Het is er dus prettig rustig en erg Brits. Wie Devizes toch bezoekt komt hoofdzakelijk voor het Kennet & Avon Canal en vooral voor de 2 kilometer verderop gelegen sluizentrap. Het stadje lijkt mij een mooie uitvalsbasis en dat is het ook. Pal naast het kanaal ligt een groot parkeerterrein en een gebouw dat het kanaalmuseum blijkt te zijn (1). Naar een dergelijk museum kan je in Nederland blijven zoeken, maar hier staat het er gewoon en nog wel vol gestopt met alles wat je je maar kunt wensen als kanaalfan.

Een betoverende charme

Met moeite weet ik het museum te bewaren voor na onze fietstocht en gaan we al snel over het jaagpad in westelijke richting. De charme van het kanaal heeft je dan al snel te pakken. Het is kortom gezegd een belevenis. Waar dat aan ligt? Aan de geringe breedte van het kanaal waardoor je altijd goed beide zijden van het kanaal ervaart? Aan de gezellige en kleurrijke narrow boats? Aan de robuust gemetselde bruggen? Aan de stilte? Aan de natuur langs de oevers? Aan de prachtige sluizen? Aan het glooiende landschap? Wie zal het zeggen? Het is een kanaalervaring zoals je die alleen in Engeland (en een beetje in Frankrijk) op grote schaal kan opdoen en waarvoor denk ik niemand ongevoelig zal zijn.



Indrukwekkende sluisboomarmen.

Het werk begint

De Engelse kanalen zijn niet alleen prachtig, maar ook erg praktisch. In dit heuvelachtige land is er met de familie zeer gemakkelijk langs te fietsen. Niks steile hellingen, druk autoverkeer of wennen aan het links rijden. Het schiet dan ook snel op en de eerste sluizen komen al in zicht. Het zijn fraaie exemplaren. Natuurlijk ze zijn recent gerestaureerd, maar de mooie zwarte stalen sluisdeurarmen met witte tip en de fraaie sluisdeuren vormen een fraai plaatje. Er wordt met elke sluis zo'n 2 tot 3 meter hoogteverschil overwonnen. Er varen meerdere boten op het kanaal en zo kunnen we al snel een blik werpen op het schutten ervan.

Gongoozler

Met het kijken naar het schutten van de narrow boats bedenk ik me dat Engelsen een mooie term hebben voor personen die aan de kant staan bij kanalen: a gongoozler. In het verleden had deze term vooral een negatieve lading. Schippers gebruikten het woord denigrerend om er in hun ogen nutteloos aan de kant staande kijkers mee te beschrijven. Dat zal nog best wel vaak opgaan, maar a gongoozler wordt nu in Engeland vooral als geuzennaam gebruikt voor al diegenen die geïnteresseerd zijn in kanalen. Door hun interesse (en bestedingen) konden veel kanalen worden gerestaureerd en weer worden opengesteld.

Schuitje varen...

Om echter toch niet teveel met de negatieve lading van het gongoozelen te worden geconfronteerd, steken de jongens de helpende hand uit bij het openen en sluiten van de sluisdeuren en zo maken we al snel contact met het vriendelijke echtpaar van de Bella. Voor je het weet sta ik alleen aan de kant en zit de rest van de familie in de boot. Ze mogen een aantal sluisjes meevaren tot vlak voor de Caen Hill. Het kanaal loopt inmiddels niet meer door Devizes, maar door een landelijke omgeving. Er lopen hier veel dagjesmensen over de jaagpaden die ongetwijfeld op weg zijn naar de Caen Hill Locks. John, de schipper van de Bella, vertelt over hun reis die begon in Reading. Hij geeft aan dat dit gedeelte van het kanaal er het best uitziet. Het is zeg maar het uithangbord van het Kennet & Avon Canal. Meer richting Newbury verkeren lang niet alle sluizen in een goede staat. Een defecte sluis heeft ze eerder al twee verplichte rustdagen opgeleverd. Voor het varen over de kanalen moet je tijd kunnen morsen.



Meevaren op de Bella.

De sluizentrap

Als iedereen weer op de fiets zit, staan we al snel boven aan Caen Hill. Ver onder ons rolt het landschap zacht glooiend verder. Pal voor ons neus is er het indrukwekkende gezicht van een langgerekte sluizentrap met ontelbare sluisdeurarmen. Sluizen zo ver als het oog reikt (2). De sluizentrap is een ware attractie. Er zijn veel mensen, waarvan er meer op het land staan

dan in een boot. Gelukkig zijn er wel de nodige kleurrijke narrow boats te zien. Ze passen mooi met zijn tweeën in één sluis en dat is voor Engelse begrippen dus best wel een brede sluis. De sluizentrap nemen de schippers ook graag met zijn tweeën, want vele handen maken licht werk. Het is een mooie plek. De achter de sluizen gelegen grote waterbekkens zijn ook bereikbaar via wandelpaden, zodat je mooi omhoog en omlaag kan lopen. Boven aan de sluizentrap is een leuk theehuis. Een ideale plek om wat te drinken en de bootjes via de sluizen langs te zien varen.

Vlot naar beneden

Na genoeg te hebben rondgelopen gaat het met de fiets verder. Naar beneden langs de sluizen gaat dat heel rap. Grappig is om te zien dat elke sluis een aparte naam heeft en wel gesponsord lijkt. Het is natuurlijk ook een enorme (financiële) opgave geweest om deze sluizen weer te restaureren en in gebruik te stellen. Na de sluizentrap wordt het al gauw rustiger langs het kanaal. Je ziet alleen nog maar wat vissers. Het landschap gaat nu echt meedoen en tezamen met de mooie sluizen van Foxhangers is er het ultieme vakantiegevoel. Bij het haventje van Foxhangers (3) gaat het jaagpad via één van de vele fraai gewelfde en gemetselde bruggen naar de overkant. Op dit punt liep in het verleden ook een oude spoorlijn over het kanaal. Dat is nog goed te zien. Het maakte deel uit van het traject Devizes-Towbridge en het dijklichaam, waar ooit de spoorrails op lag, loopt nog een tijd lang mee met het kanaal. Heeft het kanaal blijkbaar toch het spoor weer overwonnen.



Horeca aan de top van de Caen Hill.

Oneindig doorgaan

Na Foxhangers is het een tijdje lang gedaan met de sluizen. Er volgt een mooi landelijk paadje. Her en der gaan grotere en kleine bruggen over het kanaal heen. Veel van de kleine bruggetjes zijn in gebruik als onderdeel van het netwerk van public footpaths. Nog zo'n geweldig Brits fenomeen. Wat mij betreft zou deze fietstocht oneindig doorgaan, maar het wordt al laat. Net voorbij Seend keren we om en via dezelfde route gaan we terug. Door het andere perspectief verveelt het nooit. Halverwege de sluizentrap zwaaien we naar de Bella. Met etenstijd zullen ze wel beneden zijn.

Een feestelijke afsluiting

Weer terug in Devizes wacht nog het kanaalmuseum. Het is een museum en winkel tegelijk waar je als kanalenliefhebber wel enige tijd je hart kan ophalen. Dit soort 'donkere' snuffel(museum)winkeltjes, stammend uit welhaast een andere tijd en zijn in Nederland vrijwel niet meer te vinden. Je vraagt je af waar ze financieel op draaien. Op de één of andere manier kan het blijkbaar toch uit. Nederland is in dat opzicht misschien wel een te 'modern' land met wat minder belangstelling (in het algemeen) voor de eigen cultuur en tradities. Met de nodige boeken, boekenleggers, mokken, onderzetters, muismatten en kleurboeken onder de arm, zit het bezoek aan het Kennet & Avon Canal erop. Het blijkt later eigenlijk een jaar te vroeg. In 2010

bestaat het kanaal 200 jaar en dat is uitbundig gevierd. Je kan niet alles hebben.



Samen in de sluis.

Literatuur

- Corble, Nick, Towpath Guide, The Kennet & Avon, Tempus, Stroud, 2006;
- The Kennet & Avon Canal Trust, A brief history of the Kennet & Avon Canal, Devizes, 2004.

Voor verdere informatie zie onder andere de volgende websites:

- [Kennet & Avon Canal Trust](#)
- [Canal Junction boottrips](#)







WWW.KANALENNEDERLAND.NL