

Crinan Canal

Ligging

Het Crinan Canal ligt in Schotland. Om meer precies te zijn in de regio Argyll en Bute. Een gebied in het zuidwesten van Schotland op circa 70 kilometer afstand van Glasgow. Het kanaal is negen mijl (14,5 kilometer) lang en verbindt de zeestromen Firth of Clyde en de Sound of Jura met elkaar. Aan de westzijde vormt Crinan de toegang tot het kanaal. Aan de oostzijde het aan Loch Gilp gelegen Ardrishaig.

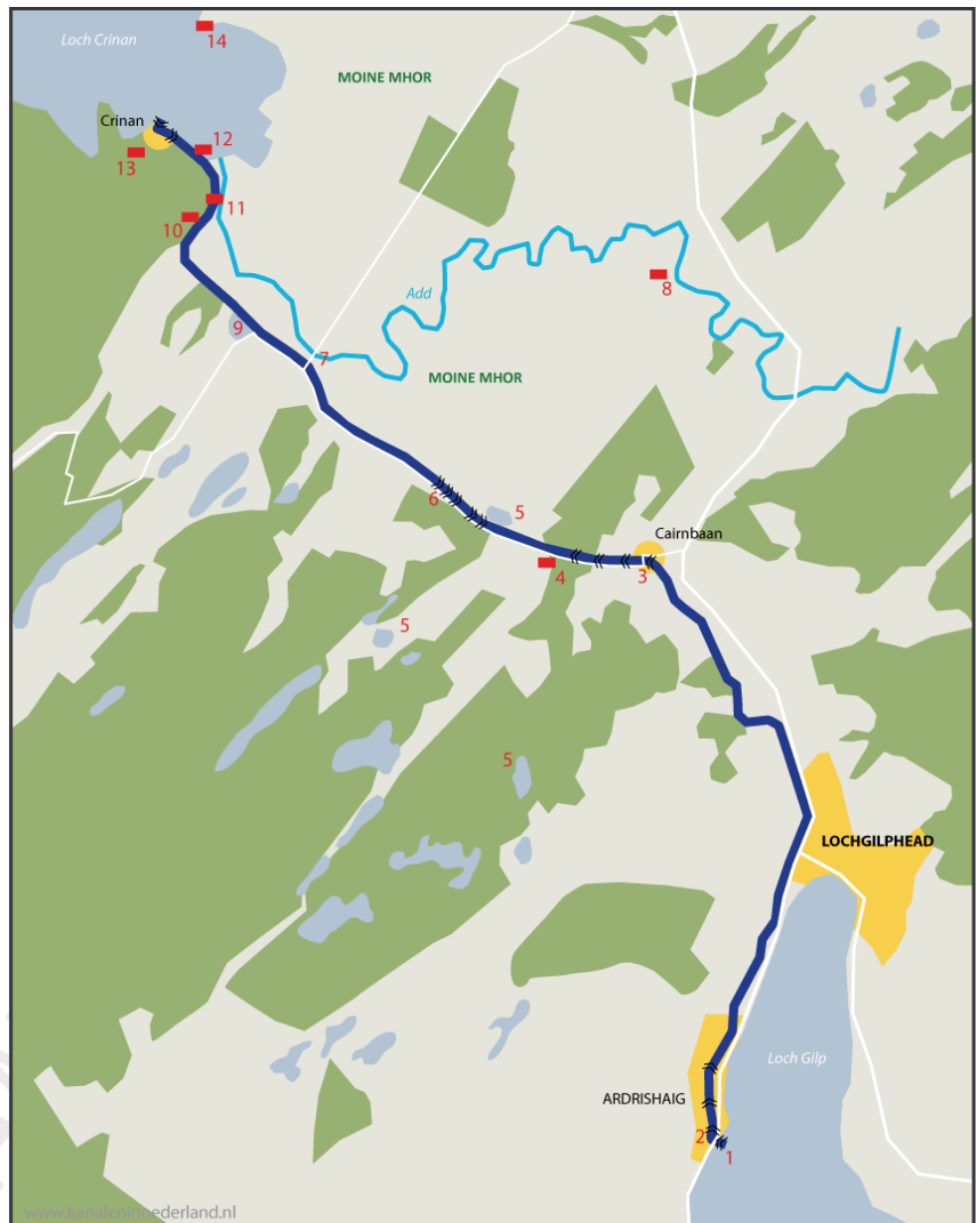
Geschiedenis

One of the world's most beautiful short-cuts

Het Crinan Canal wordt weinig bescheiden wel één van de mooiste doorsteken in de wereld genoemd. Na een bezoek aan dit kanaal in 2017 kan ik dat alleen maar beamen. Hoe kort het kanaal ook is, het biedt zicht op een prachtig palet aan landschappen en voegt daaraan nog zijn geheel eigen sfeer toe.

James Watt, John Rennie en Thomas Telford

Misschien zeggen niet al deze namen u wat, maar in een canon van beroemde personen uit het Verenigd Koninkrijk zouden ze hoog scoren. Ze zijn alle drie betrokken geweest bij de aanleg van het Crinan Canal. Hoe dat zit? Dat leest u hieronder. Als klap op de vuurpijl brengt ook Queen Victoria nog een bezoek aan het kanaal.



Om Paul McCartney heen

Met zijn groep Wings zong Paul McCartney over The Mull of Kintyre. Een dromerig liedje over een ver weg gelegen landtong in Schotland. De realiteit voor schippers was eeuwenlang anders. Om vanuit het hart van Schotland per schip via The Firth of Clyde naar de Schotse Hooglanden of de Hebriden te komen, moest deze landtong worden gerond. Niet alleen waren dat veel kilometers, het waren ook nog eens zeer gevaarlijke kilometers om te maken. Het punt van de Mull of Kintyre ligt op 19 kilometer afstand

van Ierland. De stroom daartussen is ontzettend sterk, terwijl je na de ronding vol in het geweld van de Atlantische Oceaan komt. Een hele opgave voor de kleine vissersboten en vrachtschepen. Dat zou anders moeten kunnen. Aan het einde van de 18e eeuw was iedereen het daarover eens.



Zeesluis bij Crinan.

Een doorsnijding

Veel internationaal bekende kanalen hebben middels een doorsnijding vervoersstromen structureel veranderd. Denk maar eens aan het Canal du Midi, het Suezkanaal of het Panamakanaal. In deze traditie staat ook het Crinan Canal. Toch lag op het oog een andere locatie voor de hand. Bij het zuidelijker gelegen Tarbert is een kanaal van 2 kilometer lengte al voldoende voor een oost-west verbinding waarmee de Mull of Kintyre kan worden ontweken. Het was James Watt die in 1771 een onderzoek deed naar de mogelijke kanaalroutes hier. Hij koos uiteindelijk voor een doorsnijding vanaf Loch Gilp naar Crinan. Belangrijkste reden hiervoor: het is een kortere en veiligere vaarroute die minder is blootgesteld aan het geweld van het water op open zee. Crinan ligt 50 kilometer noordelijker dan het punt waar je via Tarbert op zee komt en de wateren bij Crinan liggen veel meer in de luwte van het eiland Jura.

Een kanaal voor de wereld

Er volgde geen directe actie na het onderzoek uit 1771 van James Watt, die we beter kennen als uitvinder van de stoommachine. De landbouwcrisis van 1782-1783 en de armoede als gevolg daarvan in de Highlands en op de Hebriden, maakt het kanaal weer actueel. Sterker nog, het belang van het kanaal werd op een bijna mondiale schaal gezien. Niet allen de vissers en de bewoners van de Highlands en Hebriden zouden profiteren, maar ook de scheepvaartroutes vanuit Liverpool, Ierland en zelf naar de Baltische Staten en West-Indië zouden goed gebruik kunnen maken van het kanaal. Het leidde er uiteindelijk toe dat in mei 1793, bij koninklijk besluit, de bouw van een zeevaartkanaal werd toegestaan.

De aanleg van het kanaal

De Schot John Rennie wordt aangesteld voor de bepaling van het tracé. Hij komt met twee alternatieven bij Crinan: een noordelijke tracé dwars door de rivierdelta (de Moine Mhor (grote moeras)) van de rivier Add en een zuidelijk tracé langs de rand van het gebergte. Voor het laatste tracé wordt gekozen. Het kanaal wordt 15 feet (4,5 meter) diep. Op 30 juni 1794 beginnen de werkzaamheden bij Ardishaig aan het oostelijke uiteinde van het kanaal. In mei 1801 werd het kanaal gevuld, maar slechts tot een diepte van 8 feet (2,5 meter). De eerste boot passeert op 27 juli 1801. Er was meer geld nodig om het kanaal definitief af te ronden. In augustus 1809 is het werk pas definitief gereed.



Het kanaal snijdt door de heuvels van Knapdale en Argyll.

Wat een zootje

John Rennie was in die tijd een gerenommeerd kanaalbouwer aan het worden. Hij had het Lancaster Canal ontworpen en was ten tijde van het Crinan Canal ook bij het veel langere Kennet en Avon Canal betrokken. In de praktijk was hij dan ook meer niet dan wel bij het Crinan Canal aanwezig. Lokale aannemers deden het werk onder toezicht van lokale opzichters. Dat had zo zijn nadelen. Het kanaal kende tal van problemen. De harde gesteenten in de omgeving van Crinan waren een serieuze tegenslag. Het kanaal kon hier minder breed worden dan gewenst en de harde bodem kostte veel scheepsschroeven de kop. Verder waren de zeesluizen te ondiep, zorgden lekkages in sluisdeuren voor waterprobleem en haperde de toevoer van water. Berucht zijn ook de overstromingen als gevolg van kanaaldoorbraken, zoals bij de kade bij Oakfield Moss in 1805 en van het Glen Clachaig reservoir in 1811. Veel later volgde nog een grote doorbraak bij Dunardry in 1859.

Thomas Telford to the rescue

Het was een andere beroemde Schot, Thomas Telford, die werd ingehuurd om de 'rommel' op te ruimen. Het is tekenend voor de standvastigheid van de investeerders dat ze alsnog een succes van het kanaal wilde maken ook al was de financiële hypotheek op het kanaal inmiddels enorm. Telford stelde een rapport op met verbeteringen waarvoor in 1816-1817 gelden

werden geleend. Na deze verbeteringen kon het kanaal eindelijk functioneren zoals het bedoeld was.

Het begint te komen

Na deze wat rommelige en kostbare start, begon het kanaal langzaam maar zeker zijn vruchten af te werpen. Het werd gebruikt door vissers richting de Atlantische Oceaan en door vrachtschepen van en naar de Hebriden en de Schotse Hooglanden. Er werd vooral vis, leisteen en kelp over het kanaal vervoerd. Ook passagiers maakten gebruik van het kanaal; in 1827 zo'n 14.000. Met de opbrengsten hiervan kon het kanaal worden onderhouden en in bedrijf blijven. De vele schulden konden er echter niet mee worden betaald, zodat het eigendom in handen kwam van het bestuur van het Caladonische Kanaal en later bij de centrale overheid.



Indrukwekkende sluisen brengen het kanaal omhoog en omlaag.

Met dank aan Victoria

De komst van het stoomschip was een niet verwachte ontwikkeling. Het kanaal was er niet op gebouwd. Enkel speciaal hiervoor gemaakte kleine stoomschepen, zogenaamde puffers, konden er gebruik van maken. Wel werd het kanaal steeds meer een toeristische attractie. Dit was een direct gevolg van het bezoek dat Queen Victoria in 1847 aan het kanaal bracht. Zij schreef bewonderend over het mooie landschap, maar vond de reis door de sluisen wel erg lang duren. Dat mocht de pret voor anderen niet drukken en

in 1857 voeren wel 44.000 bezoekers door het kanaal.

Een wat sluimerend bestaan

Achteraf gezien heeft het kanaal nooit geheel opgeleverd wat ervan werd verwacht. Altijd waren er wel weer problemen of onverwachte ontwikkelingen. De spoorweg naar Oban zorgde vanaf 1881 voor concurrentie. Het maakte dat het kanaal een wat sluimerend bestaan had, maar zich nog wel net in de benen kon houden. Het waren vooral kolen, leisteen, zand, graniet, hout en agrarische producten die over het kanaal werden vervoerd. De haringvaart verdween, maar daarvoor in de plaats kwam de walvisolie. Vanaf het begin van de 20e eeuw begon ook de pleziervaart geleidelijk aan toe te nemen.

Late waardering

Tijdens de Eerste en Tweede Wereldoorlog werd het kanaal ook militair gebruikt. Er hebben zelfs kleine onderzeeërs door het kanaal gevaren. Het kanaal was in die zin van strategisch belang en dat zorgde er mede voor dat in 1930 nieuwe zeesluizen werden geplaatst en het waterpeil bij Ardrishaig werd verhoogd. In de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw verdween de vrachtaart vrijwel geheel van het kanaal. Gelukkigerwijs ging dit gelijk op met een toename van het toerisme en daarmee ook met een toenemende waardering voor dit industriële erfgoed. Nadat over het kanaal in al die eeuwen vooral smalend werd gesproken als 'te smal', 'te duur' en 'te laat', is er nu de waardering als knap en wonderbaarlijk waterbouwkundig werk. Een waar technisch monument. Het kanaal is nu dan ook niet meer weg te denken in de regionale en zelfs Schotse geschiedenis. Zien is geloven.



Nu een monument dat vooral recreatief gebruikt wordt.

Langs het kanaal

Niet meer dan vijf kanalen

In de zomer van 2017 bezochten we Schotland. Een fantastische vakantie in een prachtig land. Het lukte ons ook nog eens om, zonder daar echt op te plannen (echt waar), vier van de vijf kanalen die Schotland rijk is te bezoeken. Het Crinan Canal is mij daarvan het beste bij gebleven. Dat is dan weer niet vreemd. Het is een kort kanaal en dat was aanleiding genoeg om een dagje met de fiets het kanaal te verkennen.



Een ander Schots kanaal: het Forth & Clyde Canal bij Falkirk en de beelden van 'The Kelpies'.

Een verroeste vuurtoren

In deze toch wat afgelegen streek van het toch al dunbevolkte Schotland is Lochgilphead duidelijk het streekcentrum. Hier lukte het ons om vier fietsen te huren en vervolgens naar Ardrishaig te fietsen om de tocht langs het kanaal te beginnen. Het is niet voor niets dat de ingang van het kanaal hier ligt en niet in het grotere Lochgilphead. Daar valt de baai van Loch Gilp namelijk grotendeels droog bij eb. Het kanaal zou er een groot deel van de tijd niet bereikbaar zijn. Bij Ardrishaig is Loch Gilp diep genoeg. Een verroeste vuurtoren op een landhoofd (1) wijst de scheepvaart op de ingang van het kanaal.

Een prachtige draaikom

Een kleine zeesluis vormt de entree tot het kanaal. Het is zomer en er wordt druk geschut. Het zijn vooral zeilschepen die hier de route over

het kanaal nemen. Het kanaal is een 'open mast' route. Er zijn geen vaste bruggen met hoogte beperkingen. Net na de sluis ligt bijvoorbeeld een karakteristieke draaibrug waar de doorgaande weg naar de Mull of Kintyre overheen loopt. Vanuit de sluis kom je vrijwel meteen in een prachtige draaikom (2). Het dorpje Ardrishaig lijkt zich hier wel omheen te vouwen. Het is een lieflijk gezicht en de sfeer van het knusse pittoreske kanaal vormt een mooi contrast met de weidsheid van Loch Gilp met al zijn ruige eilanden en kusten.



Draaibrug op weg naar de zeesluis bij Ardrishaig.

Vijftien sluizen

Vanaf de draaikom loopt het kanaal haaks verder richting het noorden. Daarvoor moet eerst een tweede sluiscomplex worden gepasseerd. Dit is een sluis, zoals we ze vaker gaan tegenkomen op onze weg langs het kanaal. Robuuste stenen sluiskommen en lange zwarte deurpalen met witte tip om de sluisdeuren te openen. Niet veel later een derde sluiscomplex. Het gaat hier heuvelop. In totaal zijn er vijftien sluizen in het kanaal. De twee zeesluizen aan beide uiteinden zijn wat afwijkend. Ze zijn wat dieper en ook in de tijd nog eens gemoderniseerd.

Alles grijs en wit

Ardrishaig is zeker niet het meest interessante dorp in Schotland. Langs de weg gun je het wellicht niet eens een blik waardig en kijk je vooral naar de weidsheid van Loch Gilp. Langs het kanaal is het dorp echter zeker de moeite waard.

Prachtige wit gepleisterde huizen met bruine hanekammen boven kozijnen en deuren en kappen met grijze leistenen bepalen het beeld. Je ziet het in veel Schotse dorpen, maar hier harmonieert het goed met het kanaal en de sluiscomplexen.



Het kanaal in Ardrishaig.

Hoog boven het land

Na de drie sluiscomplexen in Ardrishaig is genoeg hoogte gemaakt. Langs het kanaal loopt over de gehele lengte een jaagpad. Het is er heerlijk rustig fietsen en wandelen. Het kanaal en pad liggen hoog boven het landschap ten oosten ervan. Zo rijden we langs bloemrijke bermen langs Lochgilphead en met enkele fraaie slingers richting Cairnbaan. In de verte en laag onder ons loopt de provinciale weg tussen Lochgilphead en Oban. Aan de westzijde de heuvelwanden van de regio Knapdale. Het kanaal loopt hier mooi op de hoogtelijn mee.

De poort Cairnbaan

Cairnbaan vormt een welkome afwisseling na de lieflijke bermen en vergezichten. Hier gebeurt weer wat. Het fraaie witgepleisterde Cairnbaan Hotel (3) toont zich al van veraf. Het ligt bij een sluiscomplex en is al eeuwenlang een pleisterplaats langs het kanaal. Vanaf hier gaat het kanaal meer westwaarts lopen. Een aantal sluiscomplexen tillen het kanaal nog hoger in wat duidelijk een doorgang is tussen de heuvels van Knapdale aan de zuidzijde en die van Argyll aan

de noordzijde. De heuvels zijn als een poort waar het kanaal zich doorheen moet werken.



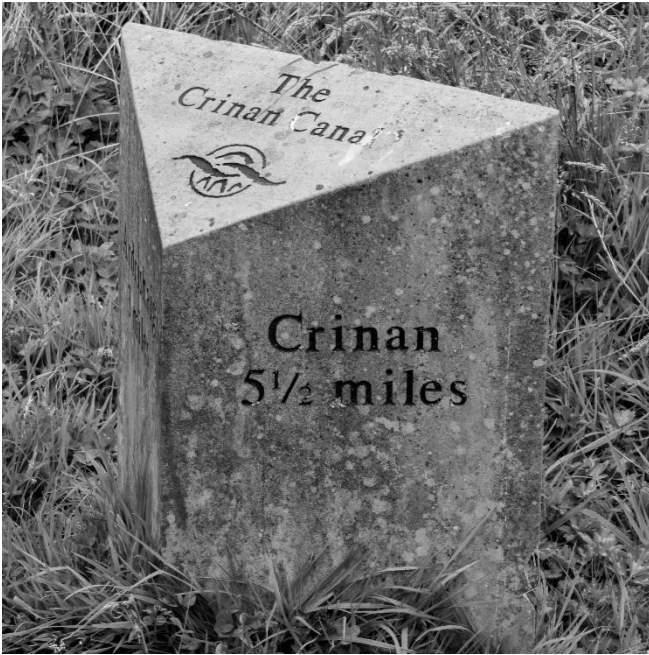
Het Cairnbaan Hotel.

Krijgsgevangen

Van Cairnbaan richting het westen toont het kanaal zich van zijn mooie kant met wel negen sluiscomplexen op korte afstand. Bij elk van deze sluisjes staat wel minstens één pittoresk sluiswachtershuisje en vaak nog wat meer bebouwing in grijs en wit. Ook hier volop recreatievaart aanwezig. Met uitzondering van de twee zeesluizen, moet je alle sluizen als schipper zelf bedienen. Dit deel van het kanaal kent ook een militaire geschiedenis. Zo is wat nu een woonwijkje of mogelijk zelfs vakantieparkje lijkt, ooit een krijgsgevangenenkamp geweest (4). Hier zijn in de Tweede Wereldoorlog krijgsgevangen Duitsers gehuisvest. Tijden veranderen.

Een teveel aan water

We zijn nu ook op het hoogste deel van het kanaal. Dit is het zogenaamde scheidingspand. Van hieruit stroomt het water feitelijk alleen maar weer naar beneden via de sluiscomplexen. Het goed gevuld houden van dit pand is dan ook altijd een belangrijke opgave. Voor het Crinan Canal zijn hiervoor speciale waterreservoirs aangelegd in de heuvelwanden (5). Dat dat ook wel eens mis ging, bleek in 1859. Met het breken van een damwand van een waterreservoir ontstond een domino-effect met als gevolg een over vele kilometers verwoest kanaal.



Altijd wel ergens een paaltje om de weg te wijzen.

Over de top

Hier op het scheidingspand fietst het prachtig. Het kanaal als rustgevend gids door groen beboste heuvels. Al snel kom je bij de sluizen bij Dunardry Bridge (6). Een fraaie gietijzeren rolbrug die op het land kan worden geschoven. Hier is ook duidelijk te zien dat het kanaal weer naar beneden gaat. Van tegemoetkomende schepen zie je vanaf hier alleen nog de masten. Het is een schilderachtige plek en een geliefde pleisterplaats voor vaarrecreanten die de tijd nemen voor het kanaal.

De voetstap van een koning

Na het sluizencomplex bij Dunardry open het landschap zich al gauw naar het noorden toe. Vanaf de dijk langs het kanaal heb je nu een prachtig gezicht over het machtige natuurgebied van de Moine Mhor. Een groots moerasgebied waarin eb en vloed nog vrij spel hebben. De rivier de Add stroomt loom door het gebied. Al snel kom je ook bij een lange brug (7) die duidelijk aangeeft dat de Add een stuk breder kan zijn, dan nu het geval is. In de verte is de eenzame bult van Dunadd Fort (8) zichtbaar. Ooit in de 5e eeuw de zetel van het mythisch klinkende Keltische rijk van de Dalriada. Bovenop deze bult zie je nog de voetstap van de koning in de rotsen staan. Ik kan

iedereen de vakantiewoningen, die aan de voet van deze bijzondere plek staan, van harte aanbevelen. Overigens vind je op meerdere plekken langs het kanaal wel (pre-)historische relictten in de bossen en heuvels.



De voetstap van de koning.

Oude puffer

De route gaat verder met fraaie uitzichten over het Moine Mhor en in de verte de zee, of mag je al zeggen oceaan. Langs het kanaal zelf zijn er hier wat minder objecten te zien. Er ligt wel een mooie hemelsblauwe puffer aan de kant. Dit zijn kleine oude stoomschepen die in de 19e en begin 20e eeuw werden gebruikt voor het transport over het kanaal. Wellicht zien we in Crinan nog de puffer 'VIC 32', een lokaal beroemde verschijning die nog veelvuldig over het kanaal vaart. Hij ligt in ieder geval niet in de jachthaven die we ook tegenkomen (9). Er staat een wat grauw complex arbeiderswoningen bij. Het complex ligt het merendeel van de tijd in de schaduw van de flink omhoog rijzende heuvels aan de zuidzijde. Het maakt het een wat somber geheel, alhoewel een klein wit kerkje er wat boven zweeft als een lichtend baken.

Een kunstzinnige tour de force

Het laatste deel van de tocht langs het kanaal maakt een ruime bocht rondom een heuvel van zeer hard gesteente. Hier heeft men zich in de 18e eeuw aardig op verkeken. Het kostte veel meer tijd en geld om hier nog enigszins het kanaal langs te leggen. Je kunt het nog zien in de

zin dat het kanaal hier wat smaller is dan elders. Wel liggen hier enkele bijzondere plekken. Zo passeer je er de woonwagen van de eigenzinnige kunstenaar Fraser MacIver (10). Zijn woonwagen staat aan de overzijde van het kanaal. Aan het jaagpad staat een verkoopkast met kaarten van schilderijen van Fraser. Veel hebben het kanaal als onderwerp. Dagelijks zwom hij ook wel een rondje in het kanaal. Hij overleed twee jaar na onze tocht in augustus 2019. Zijn kunst is nog altijd verkrijgbaar. Een link heb ik aan het einde opgenomen.



Zicht op de Moine Mhor.

Swingend naar Crinan

Met de nodige kanaalkaarten op zak van Fraser komen we al snel bij de Crinan Swing Bridge aan (11). Nog één van de markante objecten langs het kanaal. Deze gietijzeren witte brug ziet er fraai uit, maar zal vroeger drukke tijden hebben gekend. Het wegverkeer neemt nu een meer noordelijke route. Het complex met brugwachterswoning is in ieder geval schilderachtig. We zijn nu ook bijna in Crinan. Langs een rotsig stukje duikt in de verte het dorp op. Net ervoor ligt nog een waterstaatkundige constructie. Het is een overlaat (12) waar in het geval van een teveel aan water gespuid kan worden richting Loch Crinan.

Rood wit en blakend

Crinan is een passende plaats om de tocht langs het kanaal te eindigen. Een knus klein dorpje rondom de sluizen van het kanaal. Vanaf de

zeesluizen heb je een machtig gezicht over Loch Crinan en de Sound of Jura. Je ziet daadwerkelijk de zeilschepen in een rechte lijn van en naar Crinan varen. In slechter weer leidt het heldere kleine rood-witte vuurtorentje ze de weg. Aan het kanaalbassin zelf staat nog de oude herberg, nu tea- en coffeeshop, waar je heerlijk kunt zitten en genieten van alle bedrijvigheid bij de sluizen. Een tip is om nog even het dorp uit te lopen de heuvel op. Van hieruit (13) heb je een prachtig gezicht op het kanaalbassin en het dorp. In de verte de heuvels van Argyll met aan de voet Duntrune Castle (14). Veel mooier gaat het niet worden.



De schepen komend vanaf de Sound of Jura naar Crinan.

Wat valt op?

- is dit kanaal één van de mooiste doorsteken van de wereld? Ik heb te weinig van de wereld gezien om dat volmondig te kunnen bevestigen. Het is in ieder geval wel één van de mooiste kanalen die ik heb gezien. Een gemakkelijke fietstocht van 29 kilometer heen en weer levert je in ieder geval een onvergetelijke ervaring op;
- dit kanaal is, hoe afgelegen wellicht ook, een attractie. Zowel voor de recreatievaart als voor toeristen die het kanaal per voet, fiets of auto bezoeken. Langs de gehele route staan mijlpalen met de afstand tot de verschillende locaties en er zijn genoeg informatieborden om je een beeld te geven van het hoe, wat en waarom van het kanaal;
- het is iets wat je in het buitenland gemakkelijker zal ervaren dan in Nederland, maar je merkt echt dat het kanaal omhoog en weer omlaag gaat. Je voelt daadwerkelijk de moeite die gedaan moest worden om de hoogteverschillen te overbruggen;
- er is best wel een sfeerverschil tussen de westelijke deel van het kanaal en het oostelijke deel. Hoewel er vrijwel niets zit in Crinan, heb je hier wel het gevoel dat er van alles gebeurt. Het is een prettige plek. Bij Adrishag is het allemaal wat meer so(m)ber, alhoewel het hier, tezamen met Lochgilphead wel drukker bewoond is. De omgeving bij Crinan is ook gewoon wat meer spectaculair;
- de Schotten zijn trots op hun vijf kanalen. Scottish Canals doet er veel aan om ze te promoten en attractief te houden, zie ook de link naar de website hieronder. Noem mij één kanaal in Nederland waar dit vanuit een overheidsorganisatie wordt gedaan? Is trots niet aan ons besteed? In ieder geval niet aan kanalen vrees ik. Ik zal maar nijver door blijven gaan met deze website.

Literatuur

- Haynes, N., Scotland's Canals, Scottish Canals, Edinburgh, 2015.
- Pallister, M., The Crinan Canal, Birlinn, Edinburgh, 2016.

Websites:

- [Van kunstenaar Fraser MacIver](#)
- [De Crinan Canal pagina van Scottish Canals](#)







WWW.KANALENNEDERLAND.NL