(OLD) GRAND UNION CANAL

Vooraf

In 2023 was het eindelijk zover. Wat wel een keer moest gebeuren vond in dat jaar plaats. Al in 2009 mochten we een snufje van de sfeer proeven bij de Caen Hill Locks. In 2020 gooide Corona nog roet in het eten, maar nu gingen we echt. We huurden een Engelse narrow boat om een weekje te varen over het (Old) Grand Union Canal.

Is het overdreven om te zeggen dat daarmee een droom uitkwam? Ik denk het niet. De pracht van de Engelse kanalen had ons al vaker aangetrokken. Hoe zou dat zijn vanaf het water? Een keer gaan we gewoon op zo'n kleurrijke boot stappen.

En dat deden we, maar wel met wat huiswerk vooraf. Ons wensenlijstje voorzag in een kanaal dat landschappelijk veel te bieden heeft, niet te druk is en waar niet al teveel sluizen aanwezig zijn. Dat zagen we in een het deel van het Grand Union Canal tussen Braunston en Foxton dat ook wel de Leicester Line van het Grand Union Canal of Old Grand Union Canal wordt genoemd. In oktober 2023 stapten we op.

Ligging

Het Grand Union Canal verbindt Londen met Birmingham, de twee grootste steden van Engeland. Braunston ligt ongeveer halverwege op een knooppunt waar meerdere kanalen samenkomen. Het dorp ligt in de regio Northamptonshire en wordt wel als het kanaalhart van Engeland gezien. Een prima plek dus om te beginnen.

De route die we gevaren hebben neemt ons van Braunston eerst een stukje mee richting Londen om vervolgens al vrij snel bij Norton Junction af te slaan naar het noorden richting Foxton. Daar keerden we om en voeren we weer terug. In totaal hebben we 55 mijlen (90 kilometer) varend afgelegd.

Laten we echter beginnen bij het begin en ons eerst eens verdiepen in de geschiedenis van het kanaal waarop we varen.

Onder: Het Grand Union Canal bij Braunston met links bootverhuurder Union Canal Carriers. Hier begon de reis.

Geschiedenis Old Grand Union Canal

Van de Fransen geleerd

Het eerste (moderne) kanaal van Engeland is het Bridgewater Canal. Aangelegd vanaf 1761 in opdracht van de Duke of Bridgewater die geïnspireerd was door het Canal du Midi in Frankrijk. Met het kanaal werd het transport van steenkool naar Manchester vergemakkelijkt. De prijs van de steenkool daalde hierdoor enorm en de industrialisering van Manchester kon beginnen.

Dat willen we allemaal

Het kanaal was zo'n succes dat overal in de nabijheid van mijnbouw kanalen werden aangelegd als aanjagers van de industriële revolutie. Daarbij werden verbindingen gezocht tussen de industriële centra in met name de Midlands en tussen de vier grote rivieren: de Thames, De Mersey, de Trent en de Severn.

Het grote kanalenkruis

Het grote kanalenkruis moest deze rivieren met elkaar verbinden. De laatste nog aan te leggen arm van het kruis was de route tussen Birmingham en Londen. Het in 1790 geopende Oxford Canal voorzag in deze verbinding, maar de Thames richting Oxford was zeer slecht bevaarbaar. Er moest een betere verbinding komen voor bredere schepen. Dat werd het Grand Junction Canal. In 1793 werd hiervoor toestemming gegeven en in 1805 werd dit kanaal geopend tussen Braunston en de Thames bij Brentford (zie kaart pagina 4).

Een oostelijke verbinding

Het was een tijd waarin tal van kanaalplannen werden gerealiseerd. In 1778 was tot aan Loughborough de river Soar gekanaliseerd. Dit werd doorgezet tot Leicester met de intentie het kanaal bij Northampton te laten uitkomen. In 1793 werden de werkzaamheden gestart aan dit Leicestershire and Northamptonshire Union Canal (ook wel Union Canal). Helaas was in 1797 het geld op toen de bouw van de Saddington tunnel veel tegenslag had opgeleverd. Na enkele jaren ging het werk weer verder, maar in 1809 was men nog maar tot Market Harborough geraakt.

The (Old) Grand Union Canal

Deze vertragingen baarden de eigenaren van het inmiddels geopende Grand Junction Canal zorgen. Het Union Canal zou in een profijtelijke verbinding met de East Midlands en de daar gelegen kolenvelden kunnen voorzien. Ze vroegen James Barnes en de beroemde kanaalbouwer Thomas Telford nog eens goed naar de route te kijken. Zij kwamen met een nieuwe route van Foxton naar Norton Junction nabij Braunston.

In 1810 werd deze route goedgekeurd en ondanks de aanleg van een flinke sluizentrap en twee lastige tunnels lukte het nu wel om het kanaal af te ronden. Het werd in augustus 1814 geopend. Deze verbinding tussen het Union Canal en het Grand Junction Canal kreeg de verbindende naam Grand Union Canal.

Onder: De sluizentrap bij Foxton geeft toegang tot het (Old) Grand Union Canal.

Wat is in een naam?

Hoe werd dit Grand Union Canal uiteindelijk een Old Grand Union Canal? Het heeft alles te maken met de doodstrijd van de kanaalmaatschappijen.

Het begin van de 19e eeuw waren voor de Engelse kanalen hoogtij jaren. Het leidde tot een ware Canal Mania voor beleggers en investeerders. Overal werden kanalen voorgesteld en aangelegd. Lang niet al deze 'latere' kanalen bleken profijtelijk. Daarnaast rees al snel een nieuwe uitvinding ten tonele: de stoomtrein. Dit nieuwe vervoermiddel nam al snel heel wat vervoer weg van de kanalen. Het was dan ook niet gek dat steeds meer kanaalmaatschappijen in de financiële problemen raakten.

Links: Het Engelse Kanalenkruis. De stippellijn geeft het beoogde tracé naar Northampton aan.

Niet zelden werden deze maatschappijen overgenomen door de treinmaatschappijen of gingen ze samen. Dat laatste gebeurde bij het Grand Union Canal. In 1894 nam de maatschappij achter het Grand Junction Canal het Grand Union Canal en het Union Canal over. Vanaf toen werd gesproken over de Leicester Line of the Grand Junction Canal. In 1929 ging het Grand Junction Canal samen met het Regent's Canal in Londen en met enkele kanalen rondom Birmingham . Vanaf toen werd dit geheel het Grand Union Canal genoemd. Het maakte dat het stukje tussen Foxton en Norton Junction nu onderdeel is van de Leicester Line of the Grand Union Canal, maar ook wel, als verwijzing naar de vroegere naam, Old Grand Union Canal wordt genoemd.

Sluizen en contouren

Terug naar het kanaal zelf. Het Old Grand Union Canal is aangelegd als een contourkanaal. Dat betekent dat de natuurlijke lijnen in het landschap zoveel mogelijk werden gevolg om het kanaal op één hoogte te houden. Het kanaal volgt zeg maar de hoogtelijncontouren. Dit maakt dat er minder sluizen nodig zijn en dat levert minder oponthoud op. Het betekent wel dat het kanaal vaak slingert als een rivier. Dat is ook niet zo

gek, want vaak maakte men gebruik van de loop van lokale beken en riviertjes. Kwam men een verhoging in het landschap tegen, dan werd een doorsnijding gemaakt of een tunnel aangelegd. Zo bleef het kanaal op één hoogte.

Dit heeft ertoe geleid dat het Grand Union Canal een 23 mijl lang kanaalpand heeft zonder sluizen. Dat is vrij uitzonderlijk. Dit pand is ook het hoogst gelegen kanaalpand (het scheidingspand) van het kanaal. Aan de noordzijde ervan ligt de sluizentrap bij Foxton en aan de zuidzijde de sluizentrap bij Watford. Deze zorgen er beide voor dat het kanaal weer naar beneden afdaalt.

Foxton Locks

Het Old Grand Union Canal was bedoeld voor brede schepen. Vandaar het woord ‘Grand’ in de naam. Deze kanalen zijn bedoeld voor ‘barges’ of ‘wide beamers’ die twee keer zo breed zijn als de bekende en kleurrijke narrow boats. Toch zijn er bij Foxton en Watford smalle sluizen aangelegd. Het waterverlies zou anders te groot worden.

Het sluiscomplex van de Foxton Locks is gebouwd in de periode 1810-1814. Het sluizencomplex overbrugt een hoogteverschil van 23 meter door twee naast elkaar gelegen sluizentrappen van elk vijf sluizen. In een sluizentrap worden sluisdeuren door beide aangelegen sluiskolken gebruikt, zodat je van de ene sluis zo de andere in vaart.

Tussen de twee sluistrappen in ligt een passeerplek voor schepen. Dat kan echter niet voorkomen dat het schutten een tijdrovende zaak is. Het kost zo’n 60-70 minuten om door de sluizen te gaan. Om eind 19e eeuw beter te concurreren met de spoorwegen werd in 1900 een hellend vlak naast het sluiscomplex geplaatst, inclusief stoommachinehuis. Met dit hellende vlak konden twee schepen tegelijk in 12 minuten omhoog en omlaag worden gebracht. Het sluiscomplex werd dan ook gesloten.

Een vallend vlak

Het hellend vlak was echter geen lang leven gegund. Het extra vaarverkeer viel tegen, mede omdat verderop de Watford Locks niet werden verbreed. Nog altijd was het kanaal daardoor alleen maar bruikbaar voor narrow boats. Verder waren de gebruikskosten ervan erg hoog. In 1911 werd het hellend vlak alweer buiten gebruik gesteld en in 1928 verkocht als schroot. Dit betekende dat het sluiscomplex weer in ere werd hersteld en sindsdien in gebruik is gebleven.

Watford Locks

Bij het dorpje Watford ligt een sluizencomplex met zeven sluizen, waarvan vier in een sluizentrap. Dit sluiscomplex overbrugt een hoogteverschil van 16 meter. Net als bij Foxton zijn hier aparte spaarbekkens naast de sluizen gelegen om zoveel mogelijk het water in op te vangen en daarmee water uit te sparen.

Ook bij Watford waren plannen om in 1900 een hellend vlak te plaatsen en toen dat niet uit kon

de sluizen te verbreden. Het is er nooit van gekomen.

Wandelend door tunnels

Naast de sluizen vallen vooral de twee tunnels op bij dit kanaal: De Crick Tunnel (1814) en de Husbands Bosworth tunnel (1813). De eerste is 1.397 meter lang en de tweede 1.066 meter. Hoewel ook deze tunnels de nodige moeite en kosten met zich meebrachten, zijn ze wel breed uitgevoerd. Het betekent dat in deze tunnels narrow boats elkaar kunnen passeren. Dat scheelt veel tijd, want het kost al gauw 20 minuten om door deze tunnels te varen.

De Crick tunnel zou eigenlijk ten westen van het dorp worden aangelegd, maar problemen met onstabiele bodemlagen maakte dat onmogelijk. De tunnel kwam ten oosten van het dorp, maar problemen bleven voorkomen. Niet zelden vielen stenen uit het plafond.

Omdat beide tunnels geen jaagpad hebben, gingen de schepen vroeger ‘legged through’ door de tunnel. Dit betekent dat iemand op het dak van de boot ging liggen en ‘wandelend’ op het plafond de boot in beweging bracht. Het paard werd buitenom de heuvel opgeleid en ontmoette de boot weer aan het eind van de tunnel.

Een never ending story

In een ruim 100 jaar durende strijd tegen het verval moesten ook de laatste grote kanalen van Engeland zich in de moderne tijd na de Tweede Wereldoorlog wel gewonnen geven. De hoofdlijn van het Grand Union Canal hield het nog het langst vol. De vrachtvaart van het kanaal verdween hier rond 1970. Tegen die tijd vond de recreatievaart steeds meer haar weg richting de kanalen. De jaren tachtig zou een ware revival van de Engelse kanalen te zien geven. De meeste kanalen werden gerestaureerd en geschikt gemaakt voor de recreatievaart.

Voor het Old Grand Union Canal vielen de restauratie-werkzaamheden mee. Het was steeds in gebruik gebleven. Wel werd er in de jaren tachtig een poging ondernomen om het hellend vlak bij Foxton weer terug te brengen. Dat is niet gelukt, maar er werd wel een museum gevestigd in het stookgebouw dat nog altijd open is. Ook de droom om het hellend vlak weer terug te brengen is nog altijd niet opgegeven.

Onder: Foxton Locks. Volgende pagina: Watford Locks.

LEGENDA
Bebouwd gebied
Dorp/buurtschap
Bos of park
Water
Besproken kanaal
Kanaaltunnel
Sluis
Bijzonder gebouw of plek met verwijzing in de tekst
Spoorlijn met station
Rijksweg
Hoofdweg
Meer
Rivier, beek of kanaal
Grand Union Canal Leicester Line
Foxton
13
MARKET HARBOROUGH
River Welland
River Jordan
River Swift
M1
12
Husband Bosworth
North Kilworth
WELFORD JUNCTION
8
Welford Arm
9
11
10
Reservoirs
Welford
A5
Canal Feeder
River Avon
A14
Reservoirs
RUGBY
Yelvertoft
7
Crick
6
M45
Oxford Canal
5
Watford
Braunston
NORTON JUNCTION
1
2
3
4
Grand Union Canal / Oxford Canal
Grand Union Canal
Nene
River Leam
Norton
DAVENTRY
M1
NORTHAMPTON
0
1 km
©2026 www.kanaleninnederland.nl

Langs het Old Grand Union Canal

Mag dat zomaar?

Varen met een kanaalboot. Heb je daar geen vaarbewijs voor nodig? Nee, niet op de kanalen. Wel op de rivieren waar veel stroming kan zijn. De kanalen zijn echter rustig vaarwater en zeker in het voor- en naseizoen kom je niet veel ander vaarverkeer tegen. Toch kan zo'n lange logge boot intimiderend overkomen. Wat te denken ook van de vele sluisjes. Van de bootverhuur hadden we vooraf informatie opgestuurd gekregen en video's gezien over hoe je met een kanaalboot om moet gaan. Ik kan het warm aanbevelen om zoiets eerst te bestuderen voor je op een kanaalboot stapt.

Sitting Duck

In Braunston lag vanaf de middag kanaalboot 'Brendon' op ons te wachten (1). Dit is een 60ft lange kanaalboot met twee aparte slaapgedeelten. Dat wilden we graag want onze jongste zoon Simon was mee en we wilden geen gepruts met het neerklappen van de eettafel voor een extra bed. Dat zou overigens wel als voordeel hebben dat je een kleinere boot kan nemen.

Nadat we al onze bagage aan boord hadden gebracht, kregen we instructies over hoe de boot werkt. In feite kun je langzaam vooruit en langzaam achteruit. Het sturen doe je rustig waarbij de boot iets vertraagd reageert. Daarbij geldt wel: no gear, no stear. Alleen in zijn vooruit kun je sturen. Loopt de motor in zijn vrij dan ben je een sitting duck en drijf je maar wat.

Na deze eerste uitleg mogen we gaan varen. In dit geval onder begeleiding een sluis in, zodat we daar ook meteen een uitleg van krijgen. Dat is als het vullen van een bak water waarbij wel altijd iemand voor de sluis de boot af moet om de sluis te bedienen. Zo is het nog een actieve vakantie ook.

Een natte inwijding

Na deze eerste sluis waren we op onszelf aangewezen. Meteen hard werken want er volgden nog vijf sluizen (2) en inmiddels was het gaan regenen. Had ik maar geluisterd naar de plaatselijke bevolking. Aangeraden werd om na sluis 2 aan te leggen en lekker te gaan eten in de Admiral Nelson. Ik had echter in mijn hoofd dat we vandaag tot Norton Junction gingen varen om daar te eten bij de New Inn.

Met de ervaring van nu (2026) zou ik niet zo gehaast zijn geweest, maar toen moest en zou ik verder varen. Het was inmiddels steeds harder gaan regenen en Agnes en Simon werden zeiknat van het sluiswerk. Simon zou de komende dagen snipverkouden zijn.

Doe het licht aan

Na de sluizen kwamen we al snel bij Braunston Tunnel aan (3). Een bijna 1,9 kilometer lange en beangstigende tunnel waarvan het einde niet zichtbaar is. We waren echter zo blij dat het droog was in de tunnel dat we ons geen tijd gunden om geïmponeerd te zijn door de lengte en donkerte ervan. De kanaalboot heeft een boeglicht en door in de boot alle lichten aan te doen en de gordijnen te openen heb je toch wel enig zicht in de kille donkerte.

Omdat alleen wij zo gek waren door het noodweer te varen, was er verder helemaal niemand. Een gelukje, want dit is een brede tunnel waarin schepen elkaar kunnen passeren. Dat leek mij toen best wel eng. In die zin hadden we al wel een flinke vuurdoop met de nodige sluizen en een erg lange tunnel. Veel gekker wordt het niet op de Engelse kanalen. Het was inmiddels al bijna donker geworden toen we de tunnel uitkwamen. We voeren nog een stukje door en konden uiteindelijk uitgeput vlak voor Norton Junction aanleggen (4). Dat is namelijk wel het mooie van een kanaalbootvakantie. Je mag en kan vrijwel overal langs het jaagpad aanleggen.

It's a beautiful day

De volgende dag was het alsof we in een andere wereld waren. Het was koud, maar prachtig weer. Er is dan werkelijk niets mooiers met de golvende heuvels om je heen, de vogels in de struiken langs het jaagpad en de herfstkleuren die zich al volop tonen. Deze vakantie kan nu al niet meer stuk.

Bij Norton Junction komen we met een krappe bocht op het Old Grand Union Canal. Dat vroeg om een paar keer steken, maar deze kanaalkruising is zo breed dat daar alle ruimte voor is. Rondom deze kruising liggen ook enkele prachtige kanaalhuisjes. Nu kan het kanaalavontuur echt beginnen.

Varen op de Engelse kanalen gaat overigens in wandeltempo. Je hebt alle tijd om te genieten van het uitzicht. Langs het jaagpad is meestal een hoge haag aanwezig en dat maakt het varen erg lommerrijk. Je komt ook heel veel prachtige bruggetjes tegen die voor elk kanaal apart genummerd zijn. Je kunt dan op de kaart, die je meestal wel meekrijgt van de bootverhuur, precies zien waar je bent.

Omdat ook het jaagpad onder de brug doorloopt, vernauwt het kanaal meestal wat onder de brug. Bij tegenliggers is het dan wie het eerst komt, wie het eerst maalt. Het blijft overigens magisch om na elke brug weer een ander landschapsbeeld voor je te hebben.

De Watford Locks

Ondanks de nabijheid van de drukke M1 zijn de Watford Locks een paradijselijk plek (5). Hier klimt het kanaal een stukje omhoog en dat geeft prachtige uitzichten. We varen nu voor het eerst smalle sluizen in. Dat is een belevenis. Je voelt je klein en nietig tussen de hoge sluisdeuren en -muren. De geringe breedte zorgt er verder voor dat ze snel gevuld zijn en zo schiet je omhoog. Het lijkt wel een attractie.

Bij deze sluizen stond ook een vrijwilliger van The Canal & River Trust te helpen. Dat zie je wel vaker bij sluiscomplexen. Ze helpen met schutten en regelen het vaarverkeer door de sluizen. Een praatje is er zo gemaakt. Dat geldt overigens overal langs het kanaal. Het is een andere wereld met een eigen langzamer tempo en sfeer. Het lijkt wel of iedereen er vrolijker en vriendelijker van wordt.

Tunnelangst

Na het sluiscomplex ben je al snel bij Crick Tunnel (6). Met mooi weer en goed licht konden we die nu eens goed bekijken. Bij het aanvaren zagen we in de tunnel een lichtje van een tegenligger. We wisten toen nog niet dat je elkaar kunt passeren in de tunnel en het leek ons eigenlijk sowieso beter om te wachten tot de tegenligger eruit was. Passeren in een tunnel voelde niet heel geruststellend aan. Zeker niet als je de verhalen leest van gedeeltelijke instortingen in het verleden. Uiteindelijk kwamen we natuurlijk prima uit de tunnel en legden we aan voor boodschappen.

Boven: Wachten op tegenligger bij Crick Tunnel.

Onder: In de Crick Tunnel

Verplichte pleisterplaats

Crick is het grootste dorp dat we op onze route tegenkomen richting de Foxton Locks. Het is het enige dorp met een supermarkt en daarom doen we hier nog even goed boodschappen om voor enkele dagen zelfvoorzienend te kunnen zijn. Het Old Grand Junction Canal staat er bekend om dat het een zeer landelijk gelegen kanaal is. Hier vind je niet echt levendige dorpen langs het kanaal of pubs. Zelfs naar Crick is het een klein kwartiertje lopen.

Water voor de boot

Na Crick slingeren we door een hoofdzakelijk lieflijk landschap. Wel staan op de heuvels aan de oostzijde enkele hoge windmolens. Bij het dorpje Yelvertoft is een waterpunt voor de boot (7). Aangeraden wordt om elke twee dagen de watervoorraad bij zo’n punt bij te vullen. Je bent er al gauw een kwartier mee bezig. Dit water is drinkbaar, maar gebruiken wij eigenlijk alleen als kookwater voor het eten en de thee, voor de afwas en natuurlijk voor de douche en het toilet. Voor drinkwater gebruiken we flessen mineraalwater.

Wandelen met de boot

Nabij Yelvertoft worden we in de ochtend weer wakker gemaakt met zonnestralen. Weer ligt een stralende dag voor ons. We varen nu door een deel omzoomd door heuvels en zonder dorpjes in de buurt. Het is er prachtig. De rode besjes in de struiken begeleiden ons de hele weg. Ik besluit te gaan wandelen over het jaagpad, terwijl Agnes gaat varen. Dat kun je met zijn tweeën gemakkelijk doen. Je kunt onder de bruggen de kanaalboot op en afstappen. Het is een fijne afwisseling en met

onze slingerende route is het zelfs goed mogelijk (met een goede kaart) stukken door het land te lopen en elkaar weer te zien bij een van tevoren afgesproken brugnummer.

Wateraanvoer voor het kanaal

Bij Welford Junction varen we de Welford Arm in (8). Dit is het meest lommerrijk deel van het kanaal. Omdat deze kanaalarm doodloopt is er weinig scheepvaartverkeer. Wij voeren in ieder geval eenzaam richting Welford en het was prachtig. Deze kanaalarm was in 1946 geheel vervallen, maar werd in 1969 gerestaureerd en heropend. Een klein sluisje ligt nog net voor het eindpunt. Het is één van de meest idyllische plekken van het kanaal (9) en brengt ons naar het hoogste niveau van het kanaal.

De rust staat niet helemaal symbool voor het belang van de Welsford Arm. Vanaf hier wordt namelijk het lange hoge kanaalpand gevoed. Ten oosten van Welsford wordt het water uit verschillende riviertjes gebracht naar het Welford en Sulby Reservoir (10) die het water vervolgens afgeven aan het kanaal. Zonder deze watervoeding zou het kanaal al snel droog staan. Het was dan ook belangrijk dat deze kanaalverbinding richting Welsford werd gemaakt.

Ook werd vanaf hier kalksteen vervoerd over het kanaal. Daarvan getuigt een mooi gebouwcomplex van werfgebouw en kanaalhuisjes. Daar tegenover staan nog restanten van de kalksteenovens (11). Toch heeft het dorpje zelf nooit een hele grote ontwikkeling gekend langs het kanaal. De dorpskern ligt even verderop, maar viel ons wat tegen. Verder is er ook niets te beleven. We hadden echter geluk. Die avond deed een mobiele pizzabus de haven aan.

Onverwacht gevaar

Verder naar het noorden komen we bij de Husband Bosworth Tunnel (12). Het is met een kilometer lengte de kleinste tunnel op het traject. De tunnel leverde verder geen problemen op, maar toen we aan de andere kant wilden aanleggen voor een bezoek aan het kleine dorpje wachtte ons een onprettige verrassing.

Onder: Het prachtige sluisje in de Welford Arm.

Links: Overnachten op de mooiste plekken langs het kanaal.

Ten eerste was het ontzettend vochtig en bestond het jaagpad en de oever uit zeer vochtige lemige grond. Je gleed er steeds in weg en je schoenen waren geruïneerd. Dat was echter nog niet alles. Toen we de boot probeerden aan te meren werden we ineens omgeven door hordes wespen. We waren blijkbaar tegen een wespennest in de oever aan gaan liggen. Ik vind het nog altijd een wonder dat we niet zijn gestoken, maar dit dorp hebben we verder maar overgeslagen.

Dampende ochtendmist

Het wordt eentonig maar verder naar het noorden richting Foxton blijven we ons verbazen over de pracht van het landschap. Het lijkt wel steeds mooier te worden. De herfst zet ook steeds meer in met zeer frisse ochtenden met zelfs wat nachtvorst. De kachel in de boot doet echter comfortabel zijn werk en buiten is het dan wel fris, maar ook betoverend mooi. Dampende wolken slaan van het kanaal en rook dwarrelt gezellig uit kanaalboten van onze buren. Eén daarvan valt nog in het bijzonder op. Het is een Nederlands echtpaar dat zelf een narrow boat heeft gekocht. Zij hebben de boot laten beschilderen en daarop groot de familienaam en hun thuisstad ‘Middelburg’ geplaatst. Dat zie je niet vaak.

Het hoogtepunt

Als in een sprookje varen we alsmaar verder naar het noorden en daar uiteindelijk zien we het karakteristieke sluiswachtershuis dat bovenop de Foxton Locks staat (13). Hier leggen we onze boot aan, want we hebben geen zin om een halve dag bezig te zijn om hier door de sluizen omlaag en weer omhoog te gaan. Dat kunnen we lopend ook wel doen en dat is een stuk relaxter. We hadden ons er al eerder bij neergelegd dat we Market Harborough niet gingen halen. In eerste instantie wel ons reisdoel.

De Foxton Locks is een indrukwekkend complex van sluizen en trekt ook veel bekijks bij dagjesmensen. Bovenop heb je een weids uitzicht en is duidelijk dat het complex een flink verval mogelijk maakt. Ook hier is een sluiswachter van The Canal & River Trust te vinden en dat is wel nodig. De twee gekoppelde sluizentrappen moeten goed getimed genomen worden, want eenmaal erin kan er vijf sluizen lang niemand meer langs. Dan is er een verbreding waar je elkaar kunt passeren voor je de volgende

sluizentrap van vijf sluizen induikt. Aan de voet van het complex vind je een gezellige pub en een leuk kanaalwinkeltje met van alles en nog wat. Het zijn karakteristieke Engelse kanaalplaatjes waar je als je wilt ook de nodige puzzels van kunt vinden.

Een hellend restant

Aan de oostzijde van het sluizencomplex staat een oud bakstenen gebouw met de woorden 'Canal Museum'. Dan heb ik weinig meer nodig om even een kijkje te nemen. Dit museum vertelt niet alleen over de sluizentrap, maar vooral over het hellend vlak dat hier heeft gelegen. Ook al is het maar 10 jaar in gebruik geweest, het heeft veel indruk gemaakt. Nog altijd streeft men ernaar om het hellend vlak weer terug te brengen. Daarvoor is het niet nodig om alles opnieuw aan te leggen. De helling en de daarin aangelegde hellingbanen zijn nog altijd aanwezig. Van bovenaf heb je daar een mooi zicht op. Onderaan is een klein haventje aangelegd in wat eens het kanaal was waarop het hellend vlak aansloot.

Onder: de Foxton Locks met het bovenop gelegen sluiswachtershuis.

Uiteindelijk konden we ons gemakkelijk drie uurtjes vermaken bij dit complex en toen werd het tijd om weer terug te gaan.

Onder: het restant van het hellend vlak bij Foxton.

Zon en regen

Op een vakantie met een kanaalboot zal je bijna altijd heen en weer varen. Voor echte grote kanaalrondjes heb je al gauw minstens twee weken nodig,. Het is ook geen straf, want het uitzicht lijkt vanaf de andere kant toch weer nieuw en het geeft de mogelijkheid uitstapjes te maken, die je op de heenweg liet passeren.

Twee dagen nog hadden we prima weer, maar op de laatste dag richting Braunston ging het mis. Pas net voor de Braunston Tunnel klaarde het weer op en kwam de zon tevoorschijn. Het doet me denken aan wat ze ons in Schotland vertelden: "if you don't like the weather, just wait 5 minutes". Zo is het inderdaad vaak op de Britse eilanden en ons bevalt dat prima.

Onder: het kan verkeren op het water.

Tot besluit

Deze kanaalbootvakantie is ons prima bevallen. We zijn al weer wat jaartjes verder en inmiddels hebben we alweer op drie andere kanalen gevaren en gaan we in april dit jaar (2026) ook weer. Dit blijven we doen.

Ik bekijk het wellicht ook wel erg door een roze bril. Neem ik wat afstand, dan kan ik het volgende meegeven:

- bereid je goed voor. Een video over hoe een kanaalboot werkt scheelt veel stress;
- in het voor- en najaar zijn kanaalboten goedkoper om te huren, is het landschap mooier en is het minder druk op het water;
- pak in het voor- en najaar voor zowel koud als warm weer (en nat en droog) in;
- neem de tijd. Aanbevolen routes op de verhuurwebsites zijn vaak erg ambitieus, tenzij je 8-10 uur per dag wilt varen. Dan liever vaker stoppen voor een lunch, een bezoek aan een pub, dorpje of stadje of voor een wandeling in de omgeving.
- de laatste dag moet je de boot weer vroeg inleveren. Wij slapen dan meestal in de verhuurhaven. Kun je weer vroeg weg;
- er wordt gevaren op diesel en dat ruik je soms wel goed. Datzelfde geldt voor de meestal vrij kwetsbare toiletten aan boord.

Literatuur

- Evans, M.M. en R. Reichenfeld, **Canals of England**, Phoenix Illustrated, 2003, Londen.
- Fisher, S., **Canals of Britain; a comprehensive Guide**, Adlard Coles Nautical, 2009, Londen.
- Heron Maps, **Grand Union Canal (Stoke Bruerne to Leicester), River Soar and the Erewash Canal**, Waterways Series, Reading.
- Yorke, S., **English Canals Explained**, England's Living History, Countryside Books, Newbury, 2008.

- Engelse wikipedia pagina's voor informatie over Old Grand Union Canal en aanliggende kanalen.

Feitjes

Deze tocht over 90 kilometer bracht ons heen en terug in 7 dagen:
- over 2 kanalen;
- onder 146 bruggen,
- door 28 sluizen, en
- door 6 tunnels met een totale lengte van 8,6 kilometer

© 2026, Kanalen in Nederland