

A scenic view of the Brecon Canal in Monmouthshire. In the foreground, the dark hull of a narrowboat is visible, floating on the calm water. A large, leafy tree on the right side of the canal frames the scene. In the middle ground, a stone bridge with a single arch spans the canal. The background shows rolling green hills under a cloudy sky. The text "MONMOUTHSHIRE AND BRECON CANAL" is overlaid in white, bold, sans-serif font across the lower half of the image.

**MONMOUTHSHIRE AND  
BRECON CANAL**

## Vooraf

Na het succes van onze eerste kanaalvakantie op het [Old Grand Union Canal](#) wisten we dat we dit vaker gingen doen. Het jaar erop viel ons oog op het Monmouthshire and Brecon Canal in Wales. Een kanaal dat geschaard wordt tot één van de mooiste op de Britse eilanden. In mei 2024 startte onze reis op dit kanaal.

## Ligging

Het Monmouthshire and Brecon Canal (ook wel liefdevol de 'Mon and Brec' genoemd) is een kanaal in Zuid-Wales. Het loopt van de havenstad Newport tot aan Brecon in het nationale park van de Brecon Beacons. Het heeft een totale lengte van 41 mijl (ca. 65 km). Het kanaal heeft ook nog twee zijtakken: de Crumlin Arm en de voormalige hoofdtak naar Pontypool. Enkel van de eerste resteert nog zo'n 7 mijl.

Het zuidelijke deel van het kanaal van Cwmbrân naar Newport is niet bevaarbaar. Tijdens onze vakantie hebben we gevaren tussen Gilwern en het eindpunt Brecon (zie de kaart op pagina 7). Dit is het noordelijke deel van het kanaal. Voordat ik over onze prachtige

reis vertel, eerst nog wat geschiedenis en achtergrond bij het kanaal.

## Geschiedenis

### *Van twee naar één*

De geschiedenis van de 'Mon and Brec' begint bij twee afzonderlijke kanalen: The Monmouthshire Canal en de Brecon & Abergavenny Canal. Deze kanalen zijn op enig moment met elkaar verbonden en in handen gekomen van één kanaalmaatschappij. Nu zorgt het nationale Canal & River Trust voor het kanaal, maar laten we bij het begin beginnen.

### *Vol met*

### *grondstoffen*

Het wat achteraf gelegen en vrij arme Wales, kwam vanaf de 18<sup>e</sup> eeuw volop in ontwikkeling door

de vele grondstoffen die het rijk is. Kalksteen, leisteen, steenkool en ijzererts waren volop aanwezig in de oude heuvels. Grondstoffen waar schreeuwend behoefte aan was bij de start van de industriële revolutie. Het leidde tot de komst van grootschalige mijnbouw en industrie. Al deze grondstoffen en producten moesten vervolgen hun weg vinden naar de

*Onder: de voormalige ijzersmelterij bij Clydach.*



afnemers. Daar kwamen de kanalen bij om de hoek kijken.

### **Besluit tot aanleg**

In juni 1792 besloot het parlement tot de aanleg van het Monmouthshire Canal en een jaar later tot de aanleg van het Brecon &

*Onder: De voormalige Brinore Tramroad richting Trefil vanaf het Brecon & Abergavenny Canal bij Talybont.*



Abergavenny Canal. In beide besluiten is tegelijk geregeld dat er tramwegen mogen worden aangelegd richting de mijngebieden.

Beide kanalen werden ontworpen door Thomas Dadford Jr. en kregen een wat afwijkende breedte die typisch is voor de kanalen in Wales.

### **The Monmouthshire**

Na een start van de werkzaamheden in 1792 werd de hoofdlijn tussen Newport en

Pontnewynydd geopend in februari 1796. Daarop volgend werden de tramlijnen aangelegd. Dit zijn lange tramlijnen richting plaatsen als Blaenavon, Beaufort, Tredegar en Nantyglo. De Crumlin Arm werd opengesteld in 1799 en daarmee ook het gehele kanaal. Later zou het kanaal In Newport nog wat naar het zuiden worden verlengd en in 1840 een

aansluiting krijgen op Newport Dock en daarmee op de rivier de Usk.

De hoofdlijn van de Monmouthshire is 12,5 mijl lang (ruim 20 km). De Crumlin Arm is met 11 mijl (18 km) niet veel korter. Het kanaal had de nodige hoogte te winnen van de kust richting het binnenland. Dit hoogteverschil werd overwonnen door de aanleg van in totaal 74 sluizen: 42 op de hoofdlijn en 32 op de Crumlin Arm.

De aanleg van het Monmouthshire Canal werd aangemoedigd door industriëlen. Zij investeerden in het kanaal om sneller en goedkoper de brandstoffen en grondstoffen naar hun fabrieken te krijgen. Zo investeerde onder andere Josiah Wedgwood, bekend van de aardewerkfabrieken in de Midlands, in het kanaal.

In 1795 waren er 5 schepen actief op het kanaal. Dat aantal was in 1798 al gegroeid tot 38. In 1809 werd 148.000 ton steenkool over het kanaal vervoerd. Dat was vijf keer de hoeveelheid die over de Brecon and Abergavenny Canal werd vervoerd. Het waren hoogtijdagen, waarvan het einde al snel in zicht kwam.

### **The Brecon and Abergavenny Canal**

De aanleg van het Brecon & Abergavenny Canal liet langer op zich wachten. De aandeelhouders van dit kanaal bestonden veelal uit lokale ondernemers. Hun doel was de transportkosten van kool, kalk en agrarische producten te verlagen.

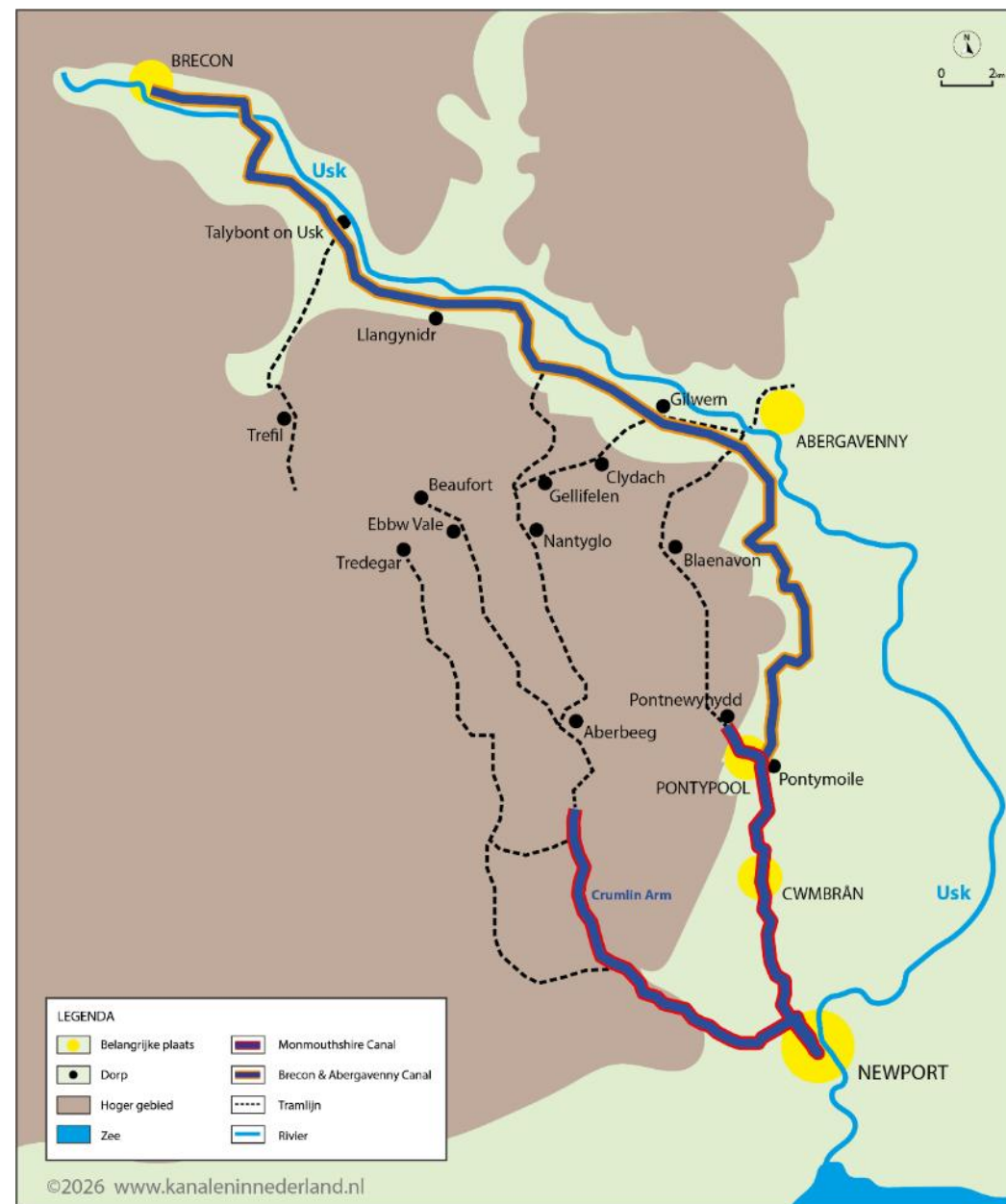
Hier was het juist een tramweg dat als eerste werd aangelegd. Het was de lijn naar Gellifelen die in 1794 gereed kwam. Werk aan het kanaal werd pas in 1796 gestart net ten westen van Gilwern. In fasen werd verder westwaarts gewerkt. Het deel tot Talybont on Usk werd in 1799 geopend en in december 1800 werd Brecon bereikt. De andere kant op ging het nog wat trager. In 1805 pas was men bij Govilon aangekomen. Daarna lag het werk een tijdje stil. In 1809 begon het graven weer en in 1812 was het kanaal gereed met de aansluiting op het Monmouthshire Canal bij Pontymoile.

Deze aansluiting was een nadrukkelijk verzoek van de Monmouthshire Canal Company dat daarin de nodige economische voordelen zag. Deze maatschappij bood de toevoer van water en geld aan om te kiezen voor een aansluiting met hun kanaal in plaats van met de rivier de Usk. Ook spraken ze af dat de tolgelden naar en

van de Brecon & Abergavenny niet hoger zouden zijn dan de eigen tolgelden op de Monmouthshire. Waarom al die moeite? Het leverde de Monmouthshire al het transport op dat kwam vanaf de Brecon & Abergavenny en daar had men blijkbaar hoge verwachtingen van.

In tegenstelling tot de Monmouthshire was de Brecon & Abergavenny met 33 mijl (37 km) een vrij lang kanaal.

*Rechts: Kaart van beide oorspronkelijke kanalen en de belangrijkste tramlijnen.*



Er waren echter maar nauwelijks hoogteverschillen te overbruggen. Het kanaal kent slechts 6 sluizen en volgt hoofdzakelijk de hoogtelijncontouren langs de heuvels. Dat noemen we wel een contourkanaal.

Het aantal schepen van de vrachtvervoerder op de Brecon & Abergavenny nam toe van 5 in 1798 tot 20 in 1806. Het ging om houten boten met een laadvermogen van 24 ton. In de jaren rond 1820 werd 30.000 ton steenkool vervoerd, 30.000 ton ijzererts en 12.000 ton aan kalk. In 1850 piekte het ijzererts transport met 70.000 ton per jaar.

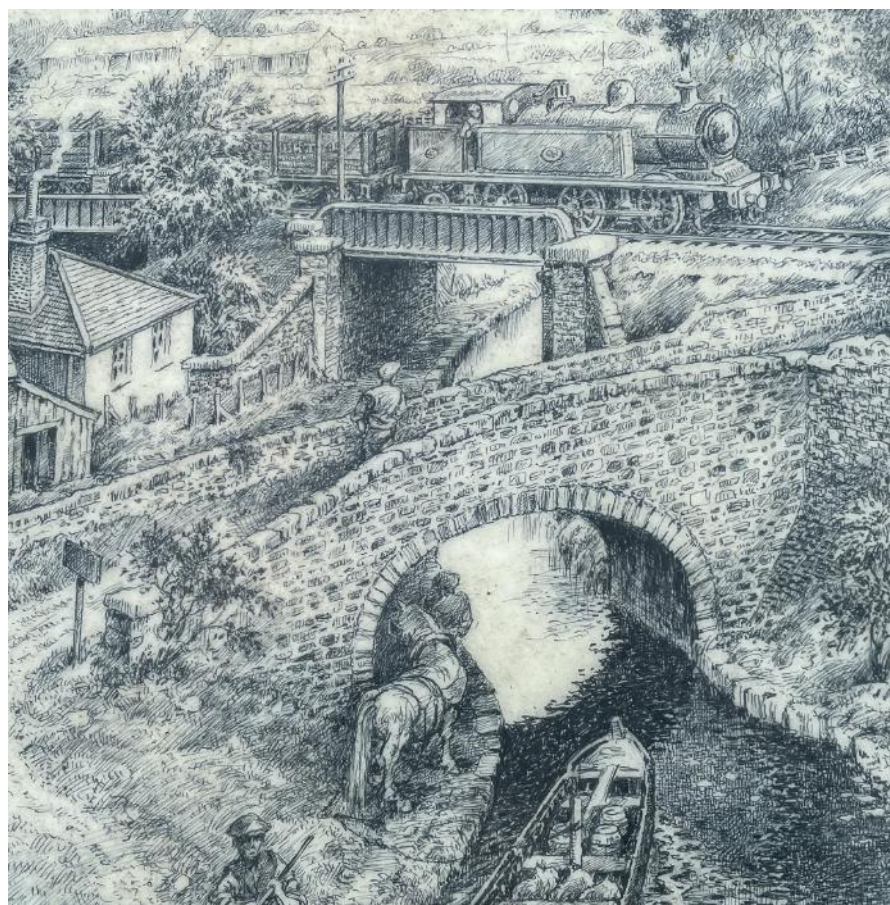
### **Transitie is van alle tijden**

Aan alle goede dingen komen echter een eind. De inmiddels opgekomen spoorwegen waren een serieuze concurrent. Het cynische is dat het ijzer voor de spoorwegen door de kanalen zelf werd aangevoerd. De kanaalmaatschappijen zaten echter niet bij de pakken neer en transformeerden hun tramwegen tot spoorlijnen en presenteerden zich als kanaal- en spoorwegmaatschappijen. Toen uiteindelijk halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw staal het gietijzer ging vervangen, kwam het einde van de hoogtijdagen in zicht. Het vervoer nam drastisch af.

### **Een samengaan**

Om zich nog wat te kunnen verzekeren van handel en ook van water, nam de Monmouthshire Company de Brecon and

*Onder: Prent langs het kanaal die de situatie rond 1850 bij Talybont on Usk weergeeft met kanaal en spoorweg in gebruik (Canal and River Trust Wales).*



Abergavenny Canal over in 1865. Het was een laatste stuiptrekking en in 1880 nam de Great Western Railway de beide kanaaldelen over. Ze hebben het nog even uitgehouden en daarbij alle bruggen en sluizen hernummerd. In 1933 werd bij Llangynidr de laatste tol geheven. Het werd stil op het kanaal.

### **Een nieuw leven**

De kanalen raakten in verval, waarbij de Brecon and Abergavenny nog het geluk had dat het van waterhuishoudkundig belang was en daarom beheerd bleef. Toen in 1952 er plannen lagen om een aantal bruggen te vervangen door duikers, kwam er verzet. De belangstelling voor het industriële erfgoed nam toe en er was behoefte aan recreatie op en langs het kanaal. Een ontwikkeling die we in heel Groot-Brittannië zien en die feitelijk het merendeel van de kanalen heeft gered.

In 1970 werd de gerestaureerde draaibrug bij

Talybont in ere hersteld en kon de Brecon & Abergavenny weer bevaren worden. De naam werd gewijzigd in de Monmouthshire and Brecon Canal. Het zuidelijke deel, het oude Monmouthshire Canal, is minder makkelijk te restaureren. Hier liggen veel sluizen en een groot aantal kanaalvakken zijn opgebroken. Toch wordt ook hier gewerkt aan herstel. Bruggen zijn opgehoogd en de sluizen en sluisrestanten zijn als monument aangewezen. Ook worden traag maar gestaag weer kanaalvakken en sluizen opgeknapt en in gebruik gesteld. Het geld hiervoor komt vooral van de nationale loterijen.

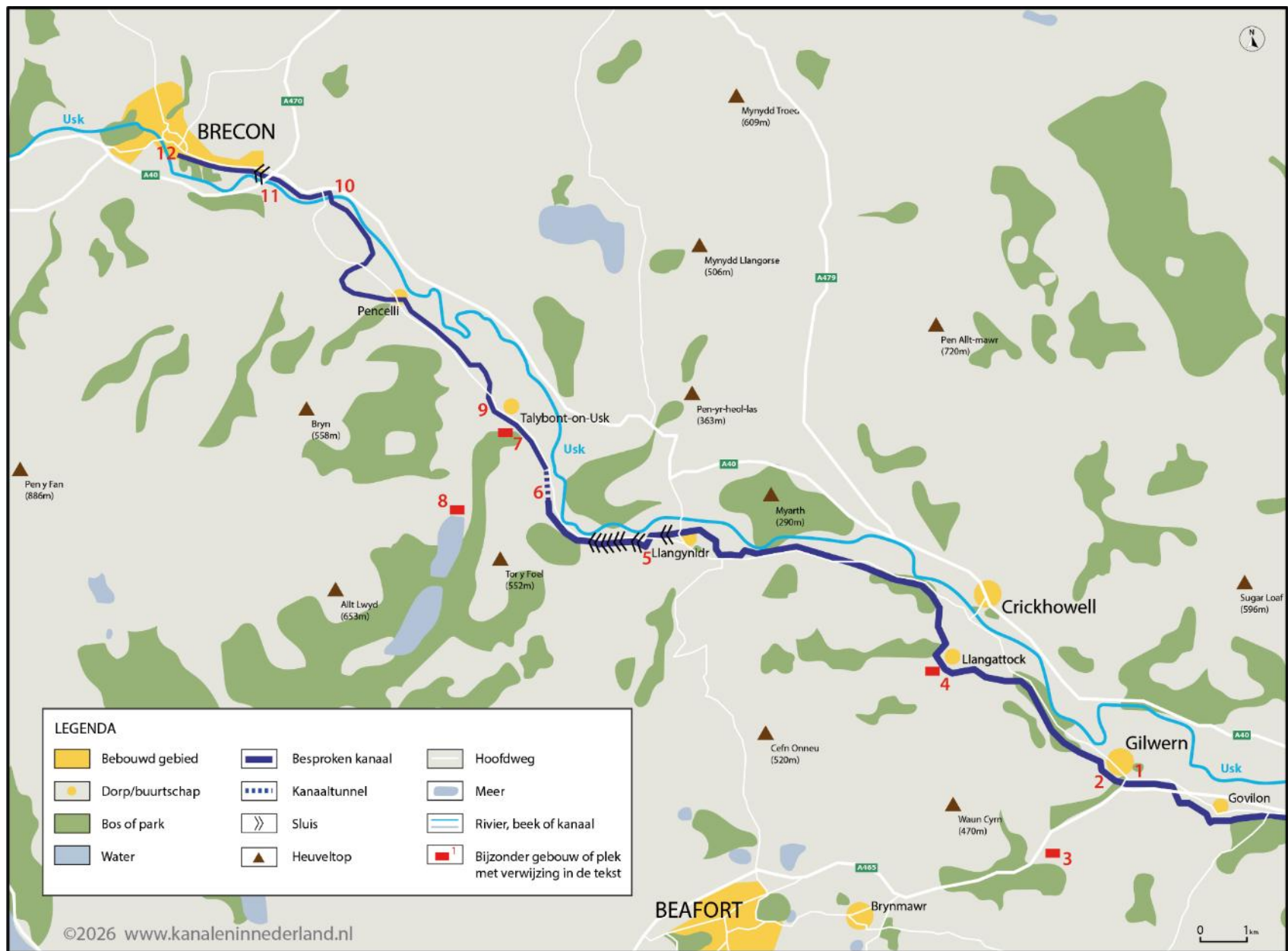
### **Watertoestanden**

Een punt waarop het kanaal kwetsbaar blijft is de watertoevoer. Het droge voorjaar van 2025 betekende bijna het einde voor het kanaal. Voor het aftappen van water vanaf de Usk bij Brecon is een vergunning nodig. Onbeperkt water inlaten is niet mogelijk, omdat ook water nodig is voor de natuurwaarden in het omliggende gebied. Het kanaal viel grotendeels droog. In allerijl zijn overheden en belanghebbenden bij elkaar gekomen. Dit heeft ertoe geleid dat er een fonds beschikbaar is gesteld om met duurzame maatregelen het kanaal structureel van water te voorzien.

Daarmee blijft dit fraaie kanaal gelukkig behouden.

*Onder: De rivier de Usk bij Brecon. Van hieruit wordt de Mon and Brecon hoofdzakelijk gevoed. Toen wij er waren in 2024 was er water genoeg in de lente. Een jaar later ging het bijna mis voor het kanaal.*





## Langs het kanaal

### *Van herfst naar lente*

In het voorjaar van 2024 zijn we twee weken op vakantie geweest in Wales. Eerst een weekje in een

vakantiehuisje in Midden-Wales en vervolgens een weekje met de kanaalboot op het Monmouthshire and Brecon Canal. Eens kijken of de lente daarvoor beter geschikt is dan de [herfst](#).

*Onder: Road House Narrowboats ligt naast de lokale pub.*



De eerste week in Midden-Wales was nog best fris en wisselvallig. Vooral de indrukwekkende stuwdammen in de Elan Valley zijn mij daarvan nog goed bijgebleven. Met een stijgende temperatuur en wat lichte miezer, parkeerden we na deze week onze auto bij [Road House Narrowboats](#) in Gilwern (1). Ons tweede kanaalavontuur kon gaan beginnen.

### *De Gilwern Queen*

Het is grappig. Op het moment dat je uit de auto stapt en van de drukke weg het jaagpad opstapt, komt er een grote rust over je. Op en langs het water lijkt alles in een relaxter en vriendelijker tempo te verlopen.

Deze keer stond de 'Gilwern Queen' voor ons klaar. Een blauw-gele 37,5 feet lange narrowboat. Daarmee een stukje korter dan de 'Brendon' op onze eerste tocht, maar ditmaal waren we ook maar met zijn tweeën. Dan heb je genoeg aan één slaapvertrek.

### *Het eerste stuk*

Het stukje kanaal waar we beginnen is best bijzonder. Het was het eerste deel van het Brecon & Abergavenny Canal dat werd aangelegd. Nu valt hier je oog vooral op de naastgelegen drukke verkeersweg met

aansluitingen. Het lijkt wat af van het ingenieuze bouwwerk dat al snel nadert. Het is het aquaduct over de Clydach (2). In 1797 werd dit aquaduct aangelegd en dat was meteen een flinke opgave. De Clydach kloof is diep en men wilde onder het aquaduct ook een tunnel bouwen voor de paardentram. Vanaf de boot merk je maar weinig van al dit vernuft onder je.

### ***De geur van wilde knoflook***

Toen we op onze laatste dag weer terug kwamen in Gilwern, hebben we de tijd genomen om dit aquaduct beter te bekijken. Het is diep afdalen in de vochtige kloof. Zowel de rivier als de tramweg liggen in tunnels onder het kanaal en zijn vrijwel vergroeid met het landschap. Over de oude tramweg loopt een mooie wandeling verder de kloof in. Watervallen en de geur van wilde knoflook zijn je deel. Uiteindelijk kwamen we uit bij de ijzermelterij bij Clydach (3). Je kunt je nu nauwelijks nog voorstellen hoeveel lawaai hier moet zijn geweest en hoe de paardentrammen af en aan reden richting het kanaal.

### ***Een grijs begin***

De route richting Llangattock is erg rustig en lommerrijk. Het kanaal is aangelegd op hoogte in de heuvelflank aan de westzijde van de rivier

de Usk. Het maakt dat je altijd mooie vergezichten hebt over het dal en de omliggende heuvels. Het is de eerste dag echter grijs en het regent heel lichtjes. We zijn laat in de middag gestart en besluiten niet al te lang door te varen. We hebben alle tijd deze week. Op een mooi plekje midden in het bos leggen we aan. Morgen is er weer een dag.

### ***Vogels en bloesem***

De volgende dag worden we wakker van de vogels en een blauwe lucht met wat wolken. Het zit weer eens mee. De komende week zouden we verder prima weer hebben.

Tijdens de lente op het kanaal zijn, heeft zo zijn charme met het frisse groen aan de bomen, struiken en hagen. Het is een ware ontluikende natuurpracht langs het kanaal. De net ontdekte Merlin vogelapp komt goed

uit. De hagen langs het jaagpad en in de omliggende landerijen barstten van de vogels.

### ***Kalkovens en een stadje***

Al snel komen we aan bij Llangattock. In dit kleine buurtschap vinden we nog de restanten van kalkovens langs het kanaal (4). Het is een idyllisch beeld geflankeerd met leuke kanaalhuisjes. Vanaf Llangattock (leg aan voor brug 116) raad ik iedereen aan om langs de

*Onder: Het kanaal bij Llangattock*



kerk en door de weilanden naar de brug over de rivier de Usk te gaan. Aan de overzijde ligt het kleine stadje Crickhowell dat zeker een bezoek waard is. Het stadje is prachtig gelegen aan de Usk en verrast door zijn fraaie

bebouwing, levendige centrum en historische kasteelterrein. Dit zijn van die leuke uitstapjes die je gemakkelijk kunt doen vanaf de boot en een mooie afwisseling vormen op het varen.



### ***Een groene oase***

Van Llangattock naar Llangynidr (dit soort plaatsnamen went nooit) is de route vooral heel erg groen. Je vaart grotendeels door lommerrijke bossages en bossen. Als er doorzichten zijn, bieden die vooral een mooi uitzicht op de prachtige heuvels aan de oostzijde van de Usk.

Bij Llangynidr, dat als dorp verder weinig bijzonder is, kun je weer even naar de Usk lopen. Die gaat hier vrij woest tekeer onder de prachtige middeleeuwse brug die beide oevers verbindt. Zeker even langs gaan. Iets ten westen van het dorp is de Coach en Horses Inn waar je even wat kan drinken of eten. Het is een fraaie plek en hier komen we ook onze eerste sluis tegen (5). Deze sluis is prachtig gelegen in een opening van het tot dan besloten landschap tussen de heuvels.

### ***Een idylle van sluizen en bruggen***

Vanaf Llangynidr zijn er kort achter elkaar vijf sluizen die je verder omhoog (of omlaag) brengen. Na de eerste sluis is het een kort stukje varen naar een viertal sluizen die vlak

*Links: De sluis bij Llangynidr wordt klaargemaakt.  
Volgende pagina: tussen Llangynidr en Talybont.*



GILWERN  
QUEEN

na elkaar komen. Het is daar even opletten of er geen boot in de tegenstelde richting komt, maar geen nood. Ook tussen de sluisen is veelal genoeg ruimte om elkaar te passeren. Er was nu ook een vrijwillige sluiswachter aanwezig die een oogje in het zeil hield. Het is de enige plek langs het kanaal waar meerdere sluisen bij elkaar zijn gelegen en dat brengt altijd wat leven in de brouwerij.

Wat volgt is misschien wel het mooiste traject langs het kanaal. Het landschap is lommerrijk, maar minder besloten en daardoor heb je uitzicht over de heuvels links en rechts van je. De geregeld opdoemende bruggen geven nog eens een eigen pittoresk beeld aan het geheel. Een aanrader is het om deze bruggen ook even te beklimmen en vanaf de hoogte het kanaal en de boot te bekijken.

### **Oh nee, een tunnel**

Niet ver voor Talybont komen we aan bij een bijzonder waterbouwkundig werk: de Ashford Tunnel (6). Deze tunnel is 343 meter lang en heeft geen jaagpad. Het is een smalle tunnel, zodat je elkaar niet kunt passeren in de tunnel zelf. Het is dan ook zaak goed te kijken of er al een boot (of kano of sub) de tunnel is

ingevaren. Zie je niemand dan toeter je lang en duik je erin.

Voor de tunnel hangt een hoogtebord. Omdat de tunnel binnenin wat lager wordt is het zaak dat je zelf onder dat bord blijft. Je zal deels op je knieën de boot moeten besturen. Deze tunnels blijven altijd wat eng. Zeker als je de geschiedenis opzoekt en niet zelden leest over (gedeeltelijke) instortingen. We hebben het echter weer gered. Het is ook maar een klein tunneltje. Omdat er geen jaagpad in de tunnel is, moest het paard vroeger via de heuvel lopen en werd de boot door de bemanning zelf door de tunnel 'gewandeld'.

*Onder: Ingang van de Ashford Tunnel.*

*Rechts boven: Schepen werden vroeger door tunnels heen 'gewandeld' (legged through).*

*Rechts onder: Informatie over de tunnel in de boothandleiding (let op laatste zin!).*



Be prepared to kneel down partway though – it really is as low as the height gauge suggests!

#### **ALL CRAFT NOTICE:**

**ENSURE THE TUNNEL IS CLEAR OF ANY OTHER CRAFT  
YOU MUST HAVE A FORWARD FACING BRIGHT WHITE LIGHT**

**REPORT ANY INCIDENT OR NEAR MISS TO YOUR HIRE COMPANY**  
For further information contact The Canal and River Trust 01452 318000

***If it's too scary for words, shut yourselves in the toilet  
and sing encouraging songs until it gets light again!***

**Kruispunt Talybont-on-Usk**

Na de tunnel is het in een lange rechte lijn naar Talybont. Dit dorpje is klein, maar wel een aantrekkelijke pleiterplaats langs het kanaal. Net voor het dorp is er nog een uitdagende bocht onder enkele viaducten en buisleidingen (7) door. Het zijn de overblijfselen van de oude paardentram en stoomtreintrajecten (zie ook prent op p.5). Net daarvoor zijn ook nog oude

kalkovenrestanten te zien. Een plaatsje met een enerverende kanaalgeschiedenis dus.

Het kanaal is hier wat boven het dorp gelegen en bij binnenkomst vaar je ook nog eens over het riviertje de Caerfanell heen. Aan beide zijden ervan is, pal naast het kanaal, een Inn gelegen. Het is een gezellige plek. Verder vind je er een kleine buurtsuper. Dit is een prima plek om te overnachten.

Heb je tijd, dan kun je hier het oude paardentramtracé (zie ook foto op p.3) volgen naar het Talybont Reservoir. Een mooie wandeling op hoogte die je naar dit grote stuwmeer brengt (8). Het stuwmeer genereert elektriciteit, zorgt voor drinkwater en kan ook het kanaal van water voorzien.



*Boven: De automatische ophaalbrug in Talybont.  
Links: Talybont-on-Usk.*

**Even wachten**

Vanaf Talybont komen we een aantal keren een ander fenomeen van de Engelse kanalen tegen: de ophaalbruggen. Het begint gelijk al mooi met een automatische brug die we met een speciale sleutel kunnen bedienen. Dit is een brug in een lokale weg en het is grappig hoe je hier dus al het verkeer tegenhoudt (9).

Verderop komen we nog meer ophaalbruggen tegen, maar deze moeten met de hand op- en neergehaald worden. Ze bieden toegang tot weilanden of boerenerven. De vaste regel is dat je de brug in dezelfde positie laat staan, als waarin je de brug tegenkomt. Staat de brug open, dan vaar je er onderdoor en hoef je er verder niets aan te doen.

### ***Dichter bij de Usk en over kanaalboten***

Wat volgt is weer een heel landelijk stukje. Ik herhaal mijzelf in hoe mooi het hier varen is. Zo kwamen we langs een spotterplek voor visarenden die we hoog boven de Usk zagen rondcirkelen. Dat het kanaal in de heuvel is aangelegd, zorgt voor zeer bijzondere uitzichten naar beide kanten. Zo dramatisch, in een positieve zin, als dat hier uitpakt, is vrij uniek voor een kanaal op de Britse eilanden.

Wat we ook merken is dat we de Usk steeds vaker horen. Deze stroomt eerst nog een eind beneden ons, maar kruipt langzaam maar zeker omhoog richting het kanaal.

*Rechts: Kanaal tussen Tallybont en Brecon.*

*Volgende pagina: Een prachtige slaapplek net voor het Brynich Aquaduct.*





**NOTICE.**  
This  
**BRIDGE**  
Is insufficient to carry a  
**HEAVY MOTOR CAR**  
The Registered Axle-Weight of any axle of which exceeds  
**TONS**  
or the Registered Axle-Weights of the several  
axles of which exceed in the aggregate  
**TONS**  
or a Heavy Motor Car drawing a  
**TRAILER**  
if the Registered Axle-Weights of the several Axles  
of the **HEAVY MOTOR CAR** and the  
Axle-Weights of the several Axles of the  
**TRAILER**  
Exceed in the aggregate

GREAT WESTERN RAILWAY CO  
READING STATION  
LONDON

Pencelli is een wat onbeduidend plaatsje, maar wel met een lokale pub. Vervelend is het stukje na het dorp met veel aangemeerde 'vaste' kanaalboten. Er is nauwelijks ruimte om te passeren, dus op hoop van zegen dat er

niemand aankomt, vaar je hier verder. De andere kanaalboten op het water zijn overigens ook een bron van vermaak of ontzetting. Voor steeds meer Britten is het wonen op een kanaalboot een goedkope oplossing in een

overspannen huizenmarkt. De meeste boten die je tegenkomt liggen dan ook aan de kant en verplaatsen zich hooguit eens in de twee dagen of eens in de week. Afhankelijk van hoelang je op een plek mag aanmeren. Veel boten zijn mooi om te zien, sommigen zelfs prachtig met hele bloementuinen op de boot. Toch zijn er ook heel wat die nogal afbreuk doen aan het idyllische beeld langs het kanaal. Het is zeg maar één grote bende. Wat dat betreft kom je de meest gekke boten en figuren tegen op het kanaal. Het is net mensen kijken op het terras.

De meeste boten die wij varende op het kanaal tegenkwamen waren de huurboten. Langs onze route zijn we nog meerdere andere verhuurmaatschappijen tegengekomen. Die van Beacon Park Boats zijn het meest luxe. Ze zijn net wat groter en breder dan de andere verhuurboten. Een aantal komen zelfs met een bubbelbad op het vooronder. Overigens hebben we heel wat van deze brede boten zien stuntelen in bochten en onder bruggen. Het kanaal mag dan wel iets breder gedimensioneerd zijn dan elders in het land, maar dat maakt het nog niet gemakkelijk om te bevaren met een bredere boot.

*Links: Onder optrekkende wolken, passeren we één van de verhuurbootlocaties langs het kanaal.*





### **Het Brynich Aquaduct**

Bijna bij ons eind- en keerpunt wacht ons eerst nog één van de waterbouwkundige hoogtepunten van het kanaal: het Brynich Aquaduct (10). Dit aquaduct leidt ons over de Usk en brengt ons voor het eerst naar de oostoever van deze rivier. In 1799 werd met de bouw ervan begonnen en het was het laatste en tegelijk ook grootste bouwwerk dat werd aangelegd voor het kanaal. Het is een fraai bouwwerk met vier grote gemetselde bogen.

Vanaf het aquaduct doemen in de verte de hoge heuvels van de Brecon Beacons op.

Op het geluid van de rivier na is dit ook een mooie en rustige plek. Vanaf het kanaal ervaar je goed dat je over de rivier vaart. Verderop is ook het viaduct van de autoweg met zijn stenen bogen zichtbaar. Het aquaduct is breed en niet erg hoog, dus het is vooral een

leuke en weinig angstaanjagende ervaring. De ligplaatsen net voor het aquaduct zijn een heerlijke stopplek en geven de mogelijkheid om naar en onder het aquaduct te lopen en verder door de omgeving.

### **Keerpunt Brecon**

Na het aquaduct wacht nog één sluis (11) en vervolgens is het door de bebouwing van Brecon op weg

naar het eindpunt: Brecon Bassin (12). Het mooiste van dit deel zijn de doorzichten op de hoge pieken van de Brecon Beacons. Dat is toch nog weer wat ruiger en hoger dan de heuvels die we tot dan toe hebben gezien. Verder is het ook weer eens wat anders door langs achtertuinen te varen. Er is veel te zien. In het bassin zelf kun je prima keren. Dat doe je voor het oog van de hele wereld, want er ligt nogal wat horeca met terrassen rondom het bassin. Wel grappig om na het aanleggen zelf een

*Links: Brynich aquaduct*

*Onder: Brecon Bassin*

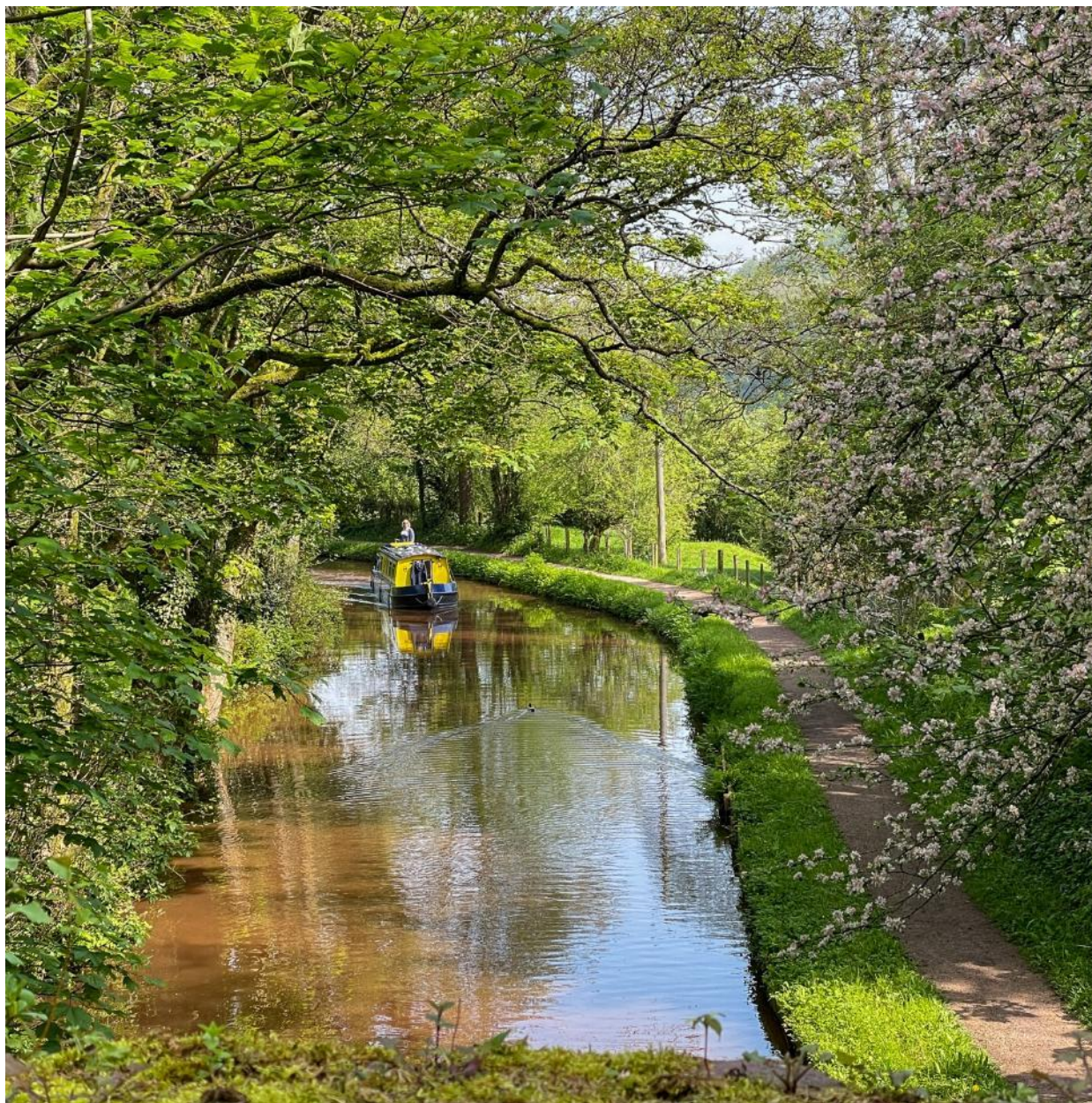


kopje thee met een broodje te eten op je eigen bootterras. Dit bassin is overigens niet heel oud en dat zie je ook wel aan de bebouwing ten westen ervan. Vroeger liep het kanaal nog een paar 100 meter door tot dicht nabij de rivier de Usk.

Brecon zelf heeft van alles te bieden. Het is echt een regionaal centrum voor dit gebied. Toch vonden we de plaats wat tegenvallen. Er was veel autoverkeer, het miste karakter en dat er een drukke en lawaaiige kermis in het centrum was, zal ook wel niet hebben meegeholpen. De mooiste plekken bevinden zich langs de Usk met het kasteelterrein en aan de overzijde van de rivier het Christ College.

### **Tot besluit**

Wat een prachtige week was dit zeg. Deze kanaaltocht was nog weer mooier dan onze vorige tocht over het [Old Grand Union Canal](#). Het landschap van de Brecon Beacons is een stuk dramatischer. Waar je ook keek was het prachtig en indrukwekkend. Ook hielp het dat er wat meer dorpjes en stadjes aan en nabij het kanaal lagen. Dat geeft net weer wat meer variatie en hoe leuk is het om even aan te leggen voor een Cream Tea, een koffie of een diner. Volgend jaar weer.



## 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.
- Hughes, P. (editor), **The Mon and Brec Guide**; incorporating the Brecon&Abergavenny and Monmouthshire Canals, Pontypool, 2016.
- Yorke, S., **English Canals Explained**, England's Living History, Countryside Books, Newbury, 2008.
  
- Engelse wikipedia pagina's voor informatie over het kanaal en de omgeving.

## Feitjes

Deze tocht over ruim 60 kilometer bracht ons heen en terug in 7 dagen:

- over 1 kanaal;
- over 6 aquaducten;
- onder 128 bruggen,
- door 12 sluizen, en
- door 2 tunnels met een totale lengte van 686 meter.



