

Rondom de kust van Groot Brittannië

2016



deel 10

Maandag 15 augustus – zondag 21 augustus

Herman Ritter en Ellen Burgmans

Maandag 15 augustus

camping Rhosson Ganol St Justinian – Martins Haven

We vertrekken op ons dooie gemak van de camping met de vaste rituelen: auto controleren, plee leeggooien en water tanken. De zon schijnt volop en het gaat een prachtige dag worden. Via St David's (alle wegen leiden hier via St David's) rijden we oost naar Solva. Weer zo'n diepe, beschutte en droogvallende baai die sterk doet denken aan de Scandinavische fjorden. Het is eb, de baai is bewandelbaar en we gaan bootjes kijken. Je vindt hier vrijwel alleen kleine ondiepe polyester motor- en zeilboten die droogvallend recht overeind blijven staan. Veel polyester en weinig oud hout. Langs de kant staat een rijtje oude kalksteenovens. Kalk was nog om de landbouwgrond te verbeteren. Schepen namen vaak gebroken kalksteen als ballast mee. De kalksteen werd in de havens gebrand tot voor de landbouw bruikbare kalk.



Bij Newgale passeren we de taalgrens. Deze zogenaamde Brandy Brook stream is de scheiding tussen het Welsh sprekende noorden en het Engels sprekende zuiden. De verkeersborden blijven wel tweetalig. Hier beginnen ook de zandstranden van St Brides Bay. De weg gaat steil omlaag; zonder remmen rijdt je recht het strand op. Na Newgale worden de wegen smaller, de bochten haakser en de heuvels steiler. Bij Nolton Haven slaan af naar Haverfordwest dat 6 kilometer landinwaarts ligt. We wilden eigenlijk in de buurt blijven hangen om naar de Pembrokeshire County Fair te gaan maar toen we het programma in handen kregen zagen we hier van af. Naast de tentoonstelling van zeldzame veesoorten en obscure varkensrassen stond er groot concours hippique, een trekkertrek, een transformer-robotshow en nog meer van die ongein op de affiche. “Not our cup of tea” zouden de Engelsen zeggen. Wegwezen dus.

Haverfordwest is een aantrekkelijk stadje met een dikke kasteelruïne aan de rivier de Western Cledau die tot het centrum bij hoog tij bevaarbaar was voor grote schepen. Moeilijk voor te stellen dat dit ooit een drukke kusthaven was geweest. Nu groeien er waterplanten in de rivier en zijn de oude gebouwen veranderd in winkelcentra en terrassen.



In het centrum vinden we veel charityshops. De leukste is die van het Welsh Spitfiremuseum. Via de winkel kom je (gratis) in het museum terecht. Aan de toonbank zitten een stel oude mannen, veteranen resp. vrijwilligers die al antwoord geven voor je de vraag gesteld hebt en verder bezig zijn met in elkaar zetten van een oude Spitfire.

Terug naar de kust, naar Broad Haven. Daar willen we via de kustweg verder maar op een gegeven moment draaien we om: de bochten zijn alleen te nemen voor wagens korter dan 5 meter. Wij meten 6,50 meter dus dat gaat niet lukken. De alternatieve route naar via de “hoofdweg” is trouwens pittig genoeg. Ook hier dalen we regelmatig af met gebruik van en hand- en voetreem.

Ons reisdoel is Martins Haven, het meest westelijke puntje waar een pontje naar het eiland Skomer, waar de Noordse pijlstormvogels nestelen, vertrekt. We kamperen op de verlaten parkeerplaats (van de National Trust) bij Martins Haven. Er loopt een steile van de parkeerplaats naar de haven. Het is eigenlijk meer een slip dan een haven. Er is een steigertje voor de veerboot en er liggen een paar kleine vissers voor anker. Er staan waarschuwborden: controleer voor vertrek de bagage op ratten en ander ongedierte. Men is erg voorzichtig en wil voorkomen dat kleine bodemrovers Skomer bereiken en daar de grondbroeders uitroeien.



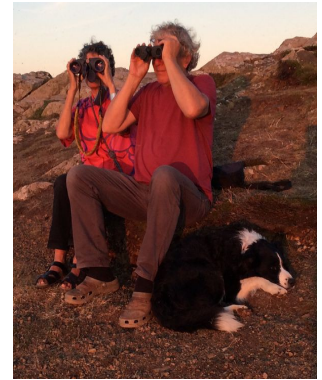
Verderop in diepe water liggen een paar lege olietankers te wachten tot ze bij de raffinaderijen van Milford Haven kunnen laden. Halverwege het pad is een kantoortje van de West Wales Naturalist's Trust waar je kaartjes kunt kopen om naar Skomer, eigendom van The Nature Conservancy Council, te kunnen.

Langs de haven loopt een hoge muur die de kaap afsluit van de rest van het schiereiland. Daarachter ligt Deer Park dat beheerd wordt door National Trust. Fantastisch hé, al die samenwerkende organisaties!

Deer Park was van een lokale adellijke familie die zo nodig met de tijd mee moest en herten wilde jagen. Dat deed de adel toen namelijk overal. Ze bouwden een muur met de bedoeling om de herten daarachter op te sluiten. Om onbekende reden is de muur wel gebouwd maar zijn de herten nooit gearriveerd. Nu is het hek van de toegangspoort verdwenen en kan iedereen vrij naar de kaap wandelen.

Omdat we dicht bij Skomer zijn gaan we 's avonds stormvogels kijken op de kaap. Het uitzicht is prachtig met een geweldige zonsondergang maar we zien geen enkele stormvogel. Later hoorden we dat we op de verkeerde plaats zaten. Een kilometer meer naar het zuiden was de plaats om alles goed te kunnen observeren.

Naast ons kampeert Jan uit Berlin. Hij reist met z'n stationcar rond in Wales om tot rust te komen.



Dinsdag 16 augustus

Martins Haven – St Govan Chapel

In alle vroegte krioelt het op de parkeerplaats van de kleine vogels, putters, vinken, kneutjes, sijsjes en ander klein spul. Ze vormen al groepen en bereiden zich waarschijnlijk voor op de vogeltrek. Wat later komt een roodbekke vrijwilliger van de National Trust het hokje bij de parkeerplaats openen. Hij zegt dat we illegaal op z'n parkeerplaats kamperen en kijkt vreemd op van het verhaal dat we dit regelmatig doen bij en met instemming van zijn collega's elders in Engeland. Hij vindt het maar niks en probeert de verantwoordelijkheid te verleggen naar de regering van Wales die dit zou verbieden. Uiteindelijk draait hij bij en wordt een aardige man die ons veel informatie geeft over Skomer, het hertenkamp en de rest van de omgeving.



We vertrekken naar Milford Haven, met dezelfde naam voor zowel de baai als de stad. Onderweg ruikt het naar kippen en varkensbedrijven. Meestal liggen verstopt in het groen en met al die heuvels zijn ze amper te zien. Toch moeten er veel biobedrijven zijn gezien de lage prijzen van varkensvlees in de supermarkt. Je snapt soms niet dat het voor die prijs gemaakt kan worden. En het komt uit Groot Brittannië want dat staat op de verpakking.

De Milford Haven baai is enorm lang en is beschermt tegen alle winden. Een perfecte plaats voor havens. De stad werd vroeger gesticht door Charles Greville, de neef van Lord William Hamilton die eigenaar was van al het land in de streek. William Hamilton was begin 1800 ambassadeur in Napels bij het hof van de koning van Napels en Sicilië. Lord Nelson was daar ook en zijn vrouw Emma werd Nelson's maîtresse. Als je het hele verhaal over die twee wilt weten moet je de Vulkanminnaars van Susan Sontag lezen, een aanrader! Greville had als maritieme projectontwikkelaar de haven van Milford voorzien van sluizen en droogdokken die hij aan de British Navy verhuurde. Toen hij de huur verhoogde besloot de Navy dit niet te pikken en verhuisde naar de overkant van de baai. Ze bouwde daar een eigen haven met alles er op en er aan: Pembroke Dock. Het ironische is dat het Nelson zelf was die de inventarisatie van alternatieven maakte en Pembroke als beste locatie voordroeg aan de Admiraliteit. Zo werd Pembroke Dock een belangrijke haven, een centrum voor de scheepsbouw en een herstellingswerf van de Royal Navy.

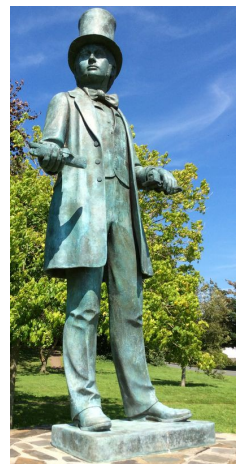


In het havenbassin van Milford ligt het vol met diepstekende jachten en grote vissersschepen. Aan beide zijden van het stadje staat de waterkant, als een klein Pernis, vol met raffinaderijen en reusachtige opslagtanks voor olieproducten. Aanlegsteigers voor tankers lopen diep de baai in zodat deze niet afhankelijk zijn van het getij.

Waar de raffinaderijen ophouden ligt Neyland. Hier aan de haven eindigde de Great Western Railway. Passagiers konden via een drijvend ponton overstappen op de boot naar New York.

Zowel de spoorlijn als het ponton waren ontworpen door Isambard Kingdom Brunel (1806 – 1859). Hoewel klein van lengte was hij de grootste Engelse ingenieur die ooit geleefd heeft. Zijn ontwerpen (tunnels, hangbruggen, spoorwegen, havens & sluizen, oceaanstomers) waren bepalend voor de ontwikkeling van het land en de positie van Groot Brittannië als een industriële natie.

Zijn vader was een Fransman die via Amerika in Engeland terecht kwam, ook een gevierd ingenieur. Het was Brunel zijn droom dat je in een willekeurig Engels station een (spoor-boot) kaartje naar Amerika kon kopen. Daarom bouwde hij spoorwegen, bruggen, havens en schepen. Nu vinden we dat maar heel gewoon. Ga naar www.ikwilnaarnewyork.com en het wordt voor je geregeld.



In Neyland, bij de kade waar de SS Great Eastern – zijn grootste passagiersschip – kon aanmeren, staat zijn standbeeld en een herdenkingsbank met zijn belangrijkste prestaties. Hij werd tweede bij de verkiezing van de grootste Brit aller tijden, na Winston Churchill.

Nederland steekt daar schril bij af: onze grootste Nederlander nummer 1 werd Pim Fortuijn (vermoord) en Willem van Oranje (ook vermoord) kwam op de 2e plaats.

In de Tweede Wereldoorlog werd de baai gebruikt als vliegboothaven voor de reusachtige Short Sunderland vliegboten. Vanuit hier beschermden de Sunderlands de Atlantische konvooien en werd er met succes gejaagd op de U-boten in de Golf van Biskaye. Het bereik van zo'n vliegboot was non-stop ongeveer 3.000 zeemijl. Ze stegen op en landden op het water maar hadden wielen die uitgeklapt konden worden om via een slip de kant op te rijden. Absoluut noodzakelijk als de onderkant vol kogelgaten was geschoten. In Pembroke Dock zijn de enorme loodsen en slips nog steeds te zien. Ze liggen op het huidige terrein van de vrachtveerboot naar Ierland.



In de oude marinekerk is het Sunderlandmuseum gevestigd. Jammer genoeg hebben ze er geen complete vliegboot, die staat in het nationale RAF museum, maar ze zijn wel bezig om een in de baai gecrashte en opgedoken vliegboot stukje voor stukje schoon te maken en weer samen te voegen. We worden allerhartelijkst ontvangen en krijgen een persoonlijke rondleiding door twee vrijwilligers.

Een deel van de expositie is gewijd aan de scheepsbouw. Toen de Navy de Pembroke Docks bouwde

Een deel van de expositie is gewijd aan de scheepsbouw. Toen de Navy de Pembroke Docks bouwde

kwam er ook een boost in de scheepsbouw. Er werden tussen 1814 en 1926 meer dan 200 grote schepen gebouwd waaronder de koninklijke jachten.

Aan beide zijden van de werf ligt een Cambridge Tower. Dat is een versterkte toren in zee met een draaibaar 24 pounds kanon bovenop. Ze waren een doorontwikkeling van de Martello Towers die overal langs de zuidoost van Engeland staan. De Martello's waren rond en de Cambridge's waren elliptisch van vorm. De toegangsdeur zat 5 meter boven de grond met een hijskraantje om voorraden en munitie op te takelen. De toegangsbrug op de foto is er later voor het gemak van de bezoekers aangebouwd.



De naam komt van het Corsicaanse schiereiland Martello. Dat kon dankzij dit type toren niet veroverd worden. Er werden 75 torens besteld voor de kustverdediging. De eerste werd in 1805 opgeleverd. Doel van de torens was om met een kleine bezetting te waken en te waarschuwen en daarna de eerste klap op te vangen als er vijanden mochten komen. De Martello en Cambridge Towers waren speciaal gebouwd om de Fransen in de gaten en van de kust te houden. Een aantal torens zijn vernietigd. De rest – 25 stuks - is nu museum of omgebouwd tot exclusief woonhuis.

Vanuit Pembroke rijden we naar het zuiden. Daar zijn de cliffs hoog en steil en komen de kloven diep het land in. Een paradijs voor rotsklimmers. Iedere cliff heeft een klimmersbijnaam. Officieel is het militair terrein, the Castlemartin Range, dat buiten de oefeningen om vrij toegankelijk is. We kamperen op het parkeerterrein bij St Govans Cove. Via 52 traptreden ga je naar beneden. Om verder te kunnen moet je dwars door de 13e eeuwse kapel van St Govan. Die is helemaal ingebouwd tussen de rotsen. Iets meer naar beneden lag de St Govansbron, vroeger het middel tegen oogkwalen maar nu opgedroogd.



Woensdag 17 augustus

St Govan Chapel – Llanelli North Lock

Als we 's morgens de deur van de bus open doen zit er een slechtvalk recht tegenover ons. Wat verderop liggen de resten van een alpenkauw, een kauwachtige vogel met spitse rode snavel en dieprode poten. We hebben de valk blijkbaar bij zijn ontbijt gestoord.

We rijden terug naar Pembroke om het zigeunermuseum (tinkers en travellers) te bezoeken. Er is niets te vinden wat er op lijkt en bij de VVV krijgen we te horen dat het museum al tien jaar is opgedoekt! We drinken koffie met Welsh gebak in het parochiehuys naast het kasteel. De dames van de bejaardensoos hebben verkoop van breiwerk en andere textiele producten. Ze hebben een tafel voor gebak gemaakt. Het is er gezellig maar we vragen ons wel af of ze al dat gebak wel op krijgen. Iets verder staat een heel klein muziekwinkeltje dat alleen maar Fender en Gretsch gitaren verkoopt. Toys for the Boys. Nog nooit zoveel “historische” Fenders bij elkaar gezien. En nog betaalbaar ook.

We rijden rond de Carmarthen Bay naar Carmarthen. Het landschap is saai boerenland en Carmarthen heeft er alles aan gedaan om zich zo onaantrekkelijk mogelijk te maken. Een soort Valkenswaard maar wel met een station. Onze misschien wat harde conclusie was dat het z'n parkeergeld niet waard was.

Aan de overkant van de Tywi rivier ligt een vrij groot winkelcentrum met Babydumps, Carpetkings,



Poundstreichers en een Aldi. Daar tegenover in een loods zit [books for free](#). Deze organisatie verzamelt boeken en via lokale uitgiftepunten kunnen bezoekers max. drie boeken per keer meenemen. Gratis! Hiermee willen ze het lezen van boeken stimuleren en mensen die geen geld hebben om een boek te kopen toch de mogelijkheid te geven een boek te lezen. Een prima initiatief dat navolging verdient. Het is een grote loods; we schatten 50 x 50 meter, die vol staat met rekken boeken. Vrijwilligers lopen rond om nieuwe boeken in de rekken te plaatsen en aan de rand zit de stempelpost. Ieder boek dat wordt meegenomen krijgt een stempel. We zoeken zelf ook drie boeken uit en doen een donatie want we hoeven ze niet voor niks te hebben.

In deze streek (Carmarthenshire en Pembrokeshire) hebben zich tussen 1839 – 1844 nogal wat sociale onlusten afgespeeld: the Rebecca Riots of op z'n Welsh Bro Beca. Boze boeren keerden zich tegen de Turnpike Trusts en vernielden tolhekken en sloopten tolhuizen. Ze deden dit in georganiseerd verband en onherkenbaar vermomd als vrouwen – Rebecca and her daughters.

Wat was er aan de hand? Het waren slechte tijden voor de kleine boeren. Ze waren vaak aangewezen op de minder goede stukken grond en leden onder een aantal misoogsten. Er was een tekort aan kalk om de grond te verbeteren. Die werd via de weg aangevoerd vanaf de havens aan de kust.

In die tijd waren de Turnpike Trust belast met het onderhoud van de wegen en financierden dat met de opbrengsten van tol. Volle karren met kalk beschadigden de wegen het ergst en vielen dus onder het hoogste toltarief.

Op een zeker moment begonnen de Trusts de tol te verpachten aan "tol farmers" die overal de rechten opkochten. Ze waren alleen voor eigen gewin bezig en verboden hun tolwachters om sociaal om te gaan met de inning van tolgelden. Daarbij staken ze geen cent in onderhoud en verbetering van wegen. Integendeel: ze plaatsten nieuwe tolhekken op de sluiproutes.

De boeren konden het niet meer opbrengen en vervielen tot armoede en werden werkloos. Er was een 1834 Poor Law maar die ging er, net als in Nederland, van uit dat werkloosheid eigen schuld was en voortkwam uit luiheid. Gevolg: enorme sociale problemen, onrechtvaardige behandeling van pechvogels, uitbuiting van marginalen, uitzichtloosheid en dus opstand. Hele dorpen deden mee. De naam Rebecca komt van de tekst die ze gebruikten. Genesis 24:60 – *En zij zegenden Rebekka, en zeiden tot haar "O, onze zuster! wordt jij tot duizenden miljoenen, en uw zaad bezitte de poort zijner haters!"*

Het duurde jaren voordat London in actie kwam en onder druk van de pers een onderzoekscommissie instelde naar de onlusten. In dat onderzoek werd geconcludeerd dat de Turnpike Trusts in hoge mate nalatig waren, hun werk niet deden, geld achter hielden etc. etc. Ze waren dus gewoon corrupt. Zo kwam het wegenonderhoud bij de provincies te liggen en werd het tolsysteem verbeterd (niet afgeschaft). Wel heeft dit bijgedragen aan de emancipatie van de Welshe keuterboeren en nog steeds is het een raadsel wie Rebecca en haar dochters waren.

Meer over Rebecca is te vinden op de website van het [Bro Becaproject](#).



Via de A484 rijden we naar het zuiden om een overnachtingsplaats te zoeken. Bij Pembrey gaan we de fout in. Op de kaart staat een parkeerplaats aan zee aangegeven. Als we er zijn blijken we midden in het Pembrey Country Park te zijn aangeland. Compleet met hudge-mudje camping, recreatiesportleiders en rondrijdende akela's, speciaal voor ouders die niet weten wat ze met de kinderen moeten doen. Verder dus, naar Llanelli haven. Onderweg bij Burry Port staat een verwijsbord naar het monument ter ere van Amelia Earhart, de Amerikaanse die in 1928 als eerste vrouw de Atlantische Oceaan overvloog en voor Burry Port landde met haar watervliegtuig. In die tijd sprak vrijwel geen enkele Amerikaan Welsh en het duurde even voordat ze van Engels sprekende



toeschouwer te horen kreeg dat ze echt in Wales was geland en dus de oceaan had overgestoken. Toen ze later de Stille Oceaan wilde oversteken is ze spoorloos verdwenen.

In Llanelli, vroeger een drukke kolenhaven en het centrum van de zink- en blik-industrie, heeft een commissie zich gebogen over het aantrekkelijk maken van het oude industriële gebied. Met Europees geld is de hele handel opgeleukt en zijn er yuppenflats, bedrijvenhotels en een informatiecentrum annex cafebar rond de oude havenbekkens gebouwd. Alles onder de mooie naam: Milenium Coastal Park Discovery Centre. Op een afstand en met wat mist ziet het er best leuk uit maar de eerste sporen



van verval zijn al zichtbaar.

De meeste bedrijfsruimte is te huur en het onkruid tiert er welig. In de jachthaven groeien meer waterplanten dan er boten liggen en de designprullenbakken vallen al uit elkaar (verkeerd hout gebruikt). Projectontwikkelaars en de kust zijn een dodelijke combinatie!

Met wat moeite zijn de sporen van het industriële verleden nog wel terug te vinden maar de plaats waar de hoogovens stonden is nu een sportpark aangelegd. Alleen de Trostre Steelworks (Tata Steel) zijn nog in werking.

Achter de parkeerplaats aan de havenrand is een jongen een houten huisje aan het schilderen. Het is priveterrein en we vragen hem of het goed is dat we daar de nacht doorbrengen. Geen enkel probleem; hij heeft er zelf zijn bestelbus staat. Zo krijgen we een mooie plaats aan de rand van de dichtgegroeide jachthaven.



Donderdag 18 augustus

Llanelli North Lock – Aust Passage Road

We gaan op zoek naar de industriële resten van Zuid Wales. Swansea was vroeger berucht om zijn zware industrie. Vooral in de Lower Swansea Valley, vallei van de River Tawe, moet het bar en boos geweest zijn. Ze spraken toen van een moonscape. Er was zoveel vervuiling dat de zon niet meer te zien was. We hebben een route door de vallei uitgezet van zuid naar noord.

Het is prachtig weer als we bij de Morrisons, de grote supermarkt en het beginpunt van onze route, aankomen. Even wat boodschappen doen en dan de vallei in. In de supermarkt hangen grote felrealistische schilderijen van landschappen met ijzersmelterijen, looierijen en andere spookachtige industriële bezigheden. Een supermarkt die snapt wat er vroeger op haar parkeerterrein gebeurde: dat begint goed. Mooi niet dus de rit door de vallei gaat door groene parken, sportvelden, kleinschalige bedrijventerreinen en meertjes. Er is niks, helemaal niks dat herinnert aan hetgeen zich hier 100 – 150 jaar geleden heeft afgespeeld. Dat hadden we ons anders voorgesteld.

We gaan verder naar het oosten en komen in Port Talbot. Daar zit de moderne zware industrie. Het ziet er uit als een combinatie van Hoogovens IJmuiden en DSM Geleen alleen veel groter. We rijden er langs via de snelweg. Daar heb je het beste overzicht want de hele kust daar is industrieterrein en zit op slot. Je kunt aan de lucht merken en zien dat er zware industrie is. Het is hier plotseling behoorlijk heilig. Tot zover onze zoektocht naar industrieel Wales.

We rijden verder naar Cardiff, de hoofdstad van Wales, en parkeren aan de noordkant bij een Park and Ride. Voor 5 pond per auto incl. 2 inzittenden krijg je dagkaart voor de stadsbus van Cardiff en de busdienst rond de baai. En nog WiFi aan boord ook! Daarvoor ga je niet met een camper de stad in. Cardiff is een echte bestuurs- en universiteitsstad. De gebouwen zijn groot en gebouwd om indruk te maken en te suggereren dat daar belangrijke dingen gebeuren. Het is er aangenaam druk. De welvaart van Cardiff was gebaseerd op steenkool, nu is het een diensteneconomie. In de noordelijke valleien werd de beste steenkool ter wereld gewonnen die via de haven van Cardiff verscheept werd. De meeste grond in en rond Cardiff was eigendom van de 2e Markies van Bute die in 1839 de havens liet uitbreiden, de spoorwegen liet aanleggen en er daarna schatrijk van werd. Wat later ging hij zijn geld uitgeven: de universiteit kreeg gebouwen geschonken, hij verbouwde de lokale kasteelruïne in extravagante stijl en schonk land aan de gemeente voor de bouw van een stadhuis, de rechtbank en het Nationale Museum van Wales.



In de grote haven van Cardiff komen nu geen vrachtschepen meer. Er liggen jachthavens en in de grote havenbaai worden zeilwedstrijden gehouden. Verder is de met sluizen afgesloten baai mooi opgepynt met verbouwde pakhuizen, bedrijvenhotels voor de artistieke sector en nieuwbouw penthouseflats. Er staat een reusachtige schouwburg, het Wales Millenium Centre met een gouden dak, het Parlement van Wales houdt er kantoor en er is continue kermis met reuzenrad. En Jamie Oliver heeft er een Italiaans restaurant aan The Hayes.

De houten Noorse zeemanskerk aan Harbour Drive is nu café annex expositieruimte. Achter de kerk staat het monument ter ere van kapitein Robert Falcon Scott. Hij vertrok met zijn schip de SS Terra Nova op 15 juni 1910 uit Cardiff met als doel als eerste de Zuidpool te bereiken. Dat is hem niet gelukt: de Noor Amundsen was hem net voor. Op de terugweg van de pool is hij met zijn mensen in 1913 bezweken aan de ontberingen.



We willen de nacht doorbrengen op de verlaten veerstoep, tevens het begin van Offa's Muur, bij de oude brug over de Severn. Tussen Wales en Engeland liggen kort bij elkaar 2 enorme hangbruggen voor het autoverkeer. Ze zijn hoog genoeg voor de grote scheepvaart om de Severn op te varen om Gloucester te bereiken. De laatste veerboot maakte in 1962 een laatste overtocht. Door een navigatiefout slaan we niet op tijd af en worden gedwongen om de brug over te steken. Omdraaien is vrijwel onmogelijk en toen dat na vele kilometers lukte kwam voor de brug het bord in zicht dat je £13,20 moest betalen om over te steken naar Wales. Het is een éénrichtingstol, van Wales naar Engeland hoef je niet te betalen; andersom wel. Uiteraard geeft deze vreemde situatie aanleiding tot veel moppen. We slaan vlak voor het tolhek af en rijden naar beneden, naar het gehucht Aust waar de zuidelijke veerstoep ligt.



Aan The Passage Road vinden we aan de slikken een prima nachtplaats met uitzicht op Zuid Wales en de twee Severnbruggen.

Vrijdag 19 augustus

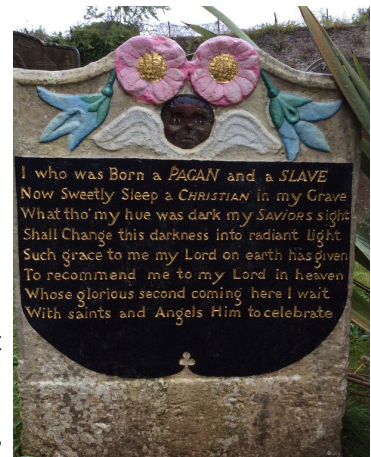
Aust Passage Road – Portishead

We zijn nu in Engeland en voor ons liggen de havensteden Bristol en Avonmouth. Hoewel de haven van Bristol via River Avon nog steeds bereikbaar is voor grote schepen heeft Avonmouth de havenfunctie grotendeels overgenomen. Daar liggen de enorme parkeerterrein met nieuwe auto's die in enorme drijvende parkeergarages uit Zuidoost Azië worden aangevoerd. Vanaf de M5 motorway Bristol – Exeter heb je een prachtig uitzicht over de havens.

We gaan naar Bristol om de hangbrug over de Avon en de het schip de SS Great Britain, beiden ontworpen door Brunel te zien. Maar eerst stoppen we in Henbury om het graf van Scipio Africanus te bezoeken.



Ook Engeland heeft zijn Zwarte Pieten-probleem. Op het kerkhof van Henbury, een buitengemeente van Bristol ligt meneer Scipio Africanus begraven. Het graf heeft twee stenen; één aan het hoofd en een andere aan het voeteneinde. Scipio was de negerbediende van de Earl of Suffolk die hem uit slavernij bevrijd had en als een zoon behandelde. Geboren als heiden werd hij een gelovige Christen. Althans; zo wordt het voorgesteld maar het roept wel vragen op als iemand zo jong (18 jaar) komt te overlijden. Stierf hij misschien van heimwee?

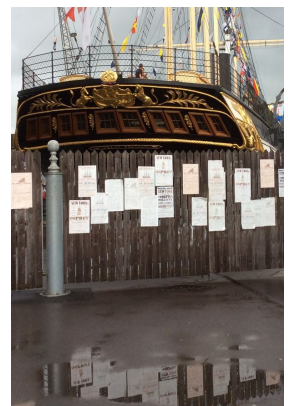


Van Scipio rijden via het dal van Avon Bristol binnen. De hangbrug wordt opgeknapt en staat deels in de plastic.

Rondom één van de oude droogdokken midden in de stad is het SS Great Britain museum gevestigd. Het museum gaat voornamelijk over de SS Great Britain die in dat dok gebouwd was. Dit door Brunel ontworpen schip was revolutionair: het had een schroef ipv schoepenraderen, het was van geklonken staalplaat ipv hout en het was zo groot en breed dat mensen dachten dat het door z'n gewicht zou zinken. Het werd in 1843 te water gelaten en het nieuwe concept werd een groot succes; de tocht Bristol Engeland – New York USA werd comfortabel binnen 3 weken afgelegd!

Later werd het schip, na een verbouwing tot zeilschip, gebruikt om landverhuizers naar Australië te varen. Daarna werd het in de baai bij Port Stanley, Falklandeilanden aan de grond gezet en gebruikt als magazijn voor de walvisvaart. Daar dreigde het compleet te vergaan tot in 1970 een actie op gang kwam om het schip te behouden en naar haar oude thuishaven Bristol te brengen.

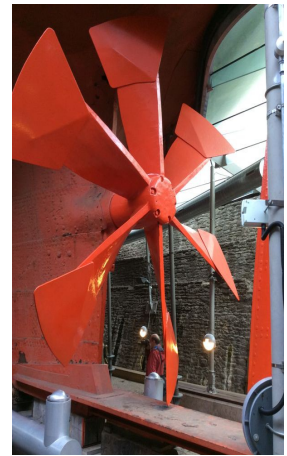
In een spectaculaire bergingsactie werd het schip gedicht en op een immens ponton gevaren. Een sleepboot bracht haar met een tussenstop in Uruguay terug naar Bristol. De “thuiskomst” werd als een nationale feestdag gevierd. De BBC heeft een prachtige docu gemaakt die ongetwijfeld wel ergens op Youtube zal staan.



Nu ligt de SS Great Britain geconserveerd in haar dok. De kaden zijn ingericht als ware het 1850 en rond de waterspiegel van het schip liggen glazen platen met water op om te suggereren dat ze drijft.

Je kunt het onderwaterschip bezoeken en op de bodem van het dok rondlopen. De schroef ziet er wat vreemd uit maar het is de allereerste scheepsschroef ooit toegepast. En zo goed ontworpen dat ze slechts 10% minder efficiënt is als de huidige hightech scheepsschroeven.

Het is één van de betere musea die we bezocht hebben. Naast het huidige museum wil men in de historische havengebouwen een nieuw museum bouwen dat ook de andere kwaliteiten van Brunel gaat belichten. We zijn benieuwd en zullen het zeker gaan bezoeken als het klaar is.



We rijden naar Portishead om een kampplaats te zoeken. Rond de haven is dat een probleem. Die is in de handen gevallen van projectontwikkelaars en is volgebouwd met yuppenhokken. De haven ligt vol met pronkjachten en grote motorboten. Als we de haven uitrijden zien we bij toeval dat juist over heuvel, bij Battery Point een grote groenstrook ligt die gebruikt wordt als parkeerplaats.

Prima plaats met uitzicht op Zuid Wales en de beide Severnbruggen. De weide gaat richting westen over in een golfbaan met een pub midden op het veld. Onder de wilgen staat een rood autootje met een klein tentje.

Zaterdag 20 augustus

Portishead

Het is grauw weer met harde wind uit het westen. De meteo belooft een regenachtige met windvlagen tot 80 km per uur. In de morgen tegen half 10 komt aan de overkant van het vaarwater een klein zeilbootje aangevaren richting zee. Ze slepen hun rubberboot achter het schip. Het getij begint te lopen maar de wind is west en pal tegen en neemt steeds verder toe in kracht. Wind tegen stroom geeft hoge golven en kruiszeeën. We vragen ons daarom af of ze daar wel slim bezig zijn. Een uur later zien we ze dwars op het vaarwater oversteken naar de lijzijde om minder last van de wind te hebben. De golven zijn nu zo hoog geworden dat de romp soms niet meer te zien is. De rubberboot is tegen de achterkant van het bootje gesjord maar steekt deels in het water. Foute boel. Er zijn drie mensen te zien aan boord. Even later komt de reddingsboot, gewaarschuwd door wandelaars aan de kust, aanvaren en draait de reddingswagen van de kustwacht onze parkeerplaats op.

We horen van de kustwacht dat het bootje alle hulp weigert en dat ze geen radio aan boord hebben en dat slechts één van drie mannen een reddingsvest draagt.

Ze proberen tegen de stroom in terug te varen naar Battery Point, direct om de hoek is beschutting en de veilige haven van Portishead. De reddingsboot blijft ze op korte afstand volgen. Een uur later, we zitten dan in de pub op de heuvel met uitzicht op zee, zien we het bootje weer voorbij komen. Nu weer richting zee. De reddingsboot probeert een lijn over te gooien. Dat lukt en even later varen ze weer voorbij richting Portishead. Wat bleek: net bij Battery Point raakte het roer geblokkeerd door een lijn en werd het stuurloze bootje een prooi van de stroming. Ze hebben gruwelijk veel geluk gehad.

's Nachts staat de bus te schudden in de windvlagen en de regen. Naast ons speelt zich een nachtelijk drama af. Het tentje is omgewaaid en het meisje loopt in een natte deken de weide af; ze wil naar huis. De jongen ruimt de spullen op en brengt de verdere nacht in het rode autootje door. 's Morgens vroeg is ook hij verdwenen.

Zondag 21 augustus

Portishead – Steart Marsh (Bridgwater Bay Nature Reserve)

We rijden vroeg in de morgen terug naar Henbury. Een paar honderd meter van het graf van Scipio



Africanus ligt nog een bijzondere plaats: Blaise Hamlet. Het is een mini dorpje met 9 bijzondere woningen. Ze werden in 1811 gebouwd om het gepensioneerd personeel van Blaise Castle estate in onder te brengen. Dat was zeer sociaal in die tijd. Het zijn dus eigenlijk geclusterde bejaardenwoningen. John Nash was de ontwerper en het is één van de eerste



voorbeelden van geplande ruimtelijke ordening in Engeland. Het zijn kleine huisjes op een ommuurd terrein dat via een ijzeren poort bereikbaar is. Ze liggen rondom een weide en ieder huis is anders. In het midden staat een zonnewijzer en een dorpspomp met inscriptie. De huizen zijn van National Trust maar worden gewoon verhuurd. We weten nu waar Anton Pieck zijn inspiratie vandaan heeft gehaald.



Onder Bristol ligt een lange strook badplaatskust met stadjes als Clevedon, Weston-Super-Mare en Burnham on Sea. Een soort België aan zee; baaien vol verhuurflats met daartussen caravanparken. We proberen toch even om het strand te bereiken. Bij Burnham-on-Sea staat een houten vuurtoren op het strand waar we heen willen. Om op het strand te komen moet je een stacaravanpark oprijden en daar een smal pad “to the beach” nemen. Maar we komen bij de vuurtoren!

Het was de bedoeling dat we de nacht aan het strand bij Brean Down, een enorme heuvel op het vlakke strand (ook National Trust), zouden staan. Naarmate we dichterbij komen wordt het drukker op de smalle weg. Het ene holidaycamp na het andere opgevuld met kermissen, fish & chipstenten, arcadehallen en minigolfbanen. Bij Brean Down kunnen we gelukkig parkeren op de ledenparking van National Trust. Het strand is enorm breed maar bij vloed blijft er niets van over. Slimme jongens verhuren parkeerplaatsen op het strand. En dan komt de rode kustwacht 4x4 met de megafoon waarschuwen dat de auto's weg moeten i.v.m. de opkomende vloed. We klimmen via een trap omhoog en wandelen naar de top van Brean Down. Er liggen steentijdforten, een Romeinse burgtruïne en nogal wat overblijfselen uit de Tweede Wereldoorlog. De rots wordt bijgehouden door geiten, voor schapen is het te steil.



Als we een rustige plek willen hebben voor de nacht moeten we weg van de vakantie kust. Zuidelijk ligt Bridgwater Bay, een nieuw natuurreservaat aan de monding van de Parrett rivier met een schiereiland en een doodlopende weg met een parkeerplaats voor de vogelaars. In de verte ligt Hinkley Point power station. De Britten (het Franse EDF) willen daarnaast een nieuwe kerncentrale bouwen. Dit is even stilgezet omdat in het kader van de Brexit nog gediscussieerd moet worden of het nog wel wenselijk is dat een vreemde mogendheid sleutelposities in de Britse energievoorziening heeft. 's Avonds komt er de Landrover met politie langs. Die maakten een patrouillerondje en waren alleen geïnteresseerd in de veiligheid van de centrales. We hoorden van een wandelaar dat sinds de terrorismedreiging er een team van 12 agenten is gestationeerd om de zaak in de gaten te houden. wordt vervolgd