

DE BELGISCHE KANALEN
EN BINNENWATEREN

HOLLANDIA
WATER
SPORT



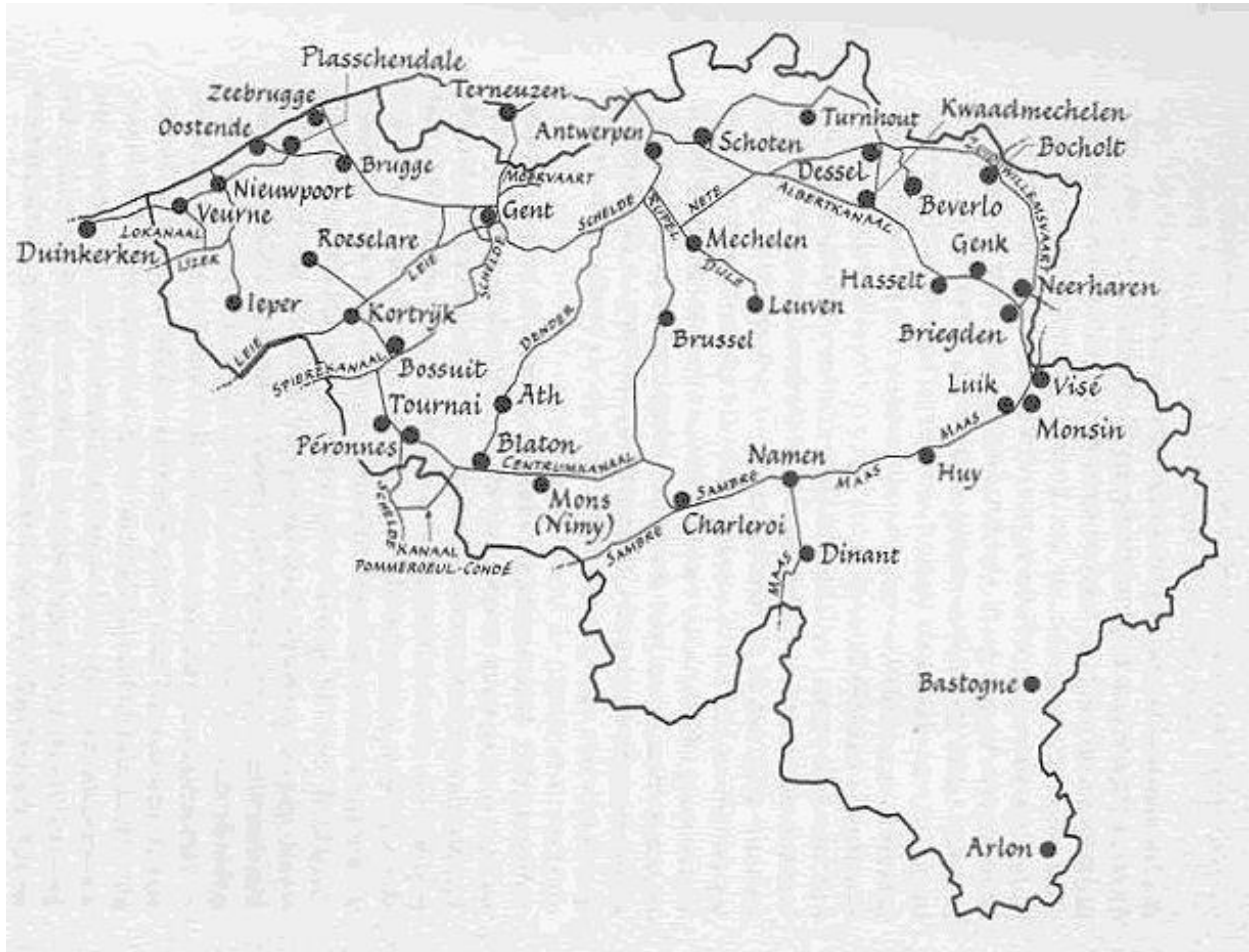
HANS KOUWENBERG

VAREN IN
België

DE BELGISCHE KANALEN
EN BINNENWATEREN

Inhoud

Woord vooraf	5
Algemeen	8
Albertkanaal	12
Kanaal naar Beverlo	20
Kanaal Bocholt-Herentals	21
Kanaal Briegden-Neerhalen	25
Kanaal van het Centrum	27
Kanaal Charleroi-Brussel	33
Kanaal Dessel-Kwaadmechelen	39
Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten	40
Kanaal Gent-Terneuzen	43
Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes	46
Maas	50
Ringvaart om Gent en de Gentse stadswateren	57
Samber/Sambre	60
Schelde, Zeeschelde en Boven Schelde	64
Zeekanaal Rupel-Brussel	72
Zuid-Willemsvaart	74
De overige Belgische wateren	78
1. Het Kanaal van Bossuit naar Kortrijk	78
2. Het Kanaal van Brugge naar Zeebrugge	78
3. De Dender en het Kanaal Blaton-Ath	78
4. De Durme	79
5. Beneden Dijle en het Kanaal van de Dijle naar Leuven	79
6. Kanaal van Gent naar Oostende	80
7. Kanaal van Ieper naar de IJzer	81
8. De Leie	81
9. Het Lokanaal	83
10. De Moervaart	83
11. De Nete en het Netekanaal	83
12. Het Kanaal Nieuwpoort-Veurne-Duinkerken	84
13. Het Kanaal Plassendale-Nieuwpoort	85
14. Het Kanaal Roeselare-Leie	85
15. De Rupel	86
16. De IJzer	86
Vaarvoorschriften, benodigdheden, adressen	88
A. Papieren	88
B. Brevetten en Vaarbewijzen	91
C. Waterwegenvergunning	94
D. Havenreglementering	96
E. Verzekering	97
F. Aanvullende uitrusting	97
G. Adressen	98
NAWOORD	99



Kaart van de Belgische wateren

Een (interactieve) kaart van de Belgische vaarwegen krijgt U door op bovenstaande kaart te klikken, of U vindt hem met deze link:

<https://drive.google.com/open?id=13NnISvSGo4TNs0uvvVa3ymh7L8EMivYg&usp=sharing>

Woord vooraf

Wie in een boekwinkel bij het onderwerp 'watersport' of 'scheepvaart' zoekt zal bijna altijd stuiten op heroïsche beschrijvingen van de zeilvaart, of op prachtige fotoboeken over zeeën en oceanen. Meestal vindt men zelfs de combinatie van die twee zaken: het zeezeilen. Als ik mensen dan ook vertel over mijn verknochtheid aan varen, moet ik altijd eerst uitleggen dat ik niet het varen op zee of de spectaculaire zeilvaart op het IJsselmeer bedoel, maar het varen over de binnenwateren, de routes die vele generaties binnenschippers al eeuwenlang gebruiken om goederen - en soms ook mensen - te vervoeren van de ene plaats naar de andere.

Varen op wateren, waar honderd jaar geleden schepen nog gejaagd werden, voortgetrokken door paarden of mensen. Varen op wateren, waar de strijd met de elementen vervangen is door een strijd met het verval, in twee betekenissen: (1) het hoogteverschil tussen de plaats van vertrek en de plaats van bestemming en (2) de aftakeling van veel van de vaarwegen.

Wateren die met de natuur en haar krachten weinig te maken hebben, maar juist door mensenhanden zijn gemaakt of ten minste bevaarbaar gemaakt, dáár gaat mijn passie naar uit; meer dan naar imposante driemasters, woeste golven en onafzienbare watervlakten zonder kust.

Waarom? Ik denk, omdat die kanalen een karakter hebben dat door mensen geschapen is en dat ook door mensen verandert, omdat je in de kanalen nieuwsgierig wordt naar de ontstaansgeschiedenis ervan, die zelden meer dan drie eeuwen voor onze tijd ligt. Daaruit leer je niet alleen over de totstandkoming van de vaarverbindingen, maar ook - en des te meer - over de geschiedenis van de mensen die ze hebben aangelegd, bedacht, gewijzigd en onderhouden. Omdat je je bewust wordt van de samenwerkingsverbanden die nodig waren om deze kanalen te scheppen en die nog steeds nodig zijn om ze te blijven gebruiken.

Met ieder beetje dat men leert over de binnenwateren van Europa, beseft men hoeveel men juist nog niet weet; ieder tipje van de historische sluier dat wordt opgelicht onthult nieuwe sluiers, meer vragen, meer mysteries. Mijn nieuwsgierigheid daarnaar is in de loop van vele jaren gegroeid, eerst langzaam, maar de laatste tijd steeds sneller. Nu ik zelf waarschijnlijk tot de 'kenners' van de Europese binnenvaart behoor, weet ik alleen maar hoeveel zaken ik nog moet ontdekken, hoeveel naspeuringen ik nog zal moeten verrichten, en vooral hoe graag ik al die honderden binnenwaterwegen in Europa allemaal nog wil bevaren!

Mijn bevlogenheid op dit terrein resulteerde al eerder in beschrijvingen van de Nederlandse en de Franse binnenwateren.

Omdat ik me nimmer waag aan het beschrijven van een route die ik niet zelf heb gevaren - of geproefd, zoals ik het noem - ben ik regelmatig in Frankrijk geweest en op weg daarnaar toe geconfronteerd met de Belgische binnenwateren.

Altijd viel me het verschil op tussen de Belgische waterwegen en de Nederlandse en Franse equivalenten. De Belgische zijn even groot, efficiënt en aan de eisen van de tijd aangepast als de Nederlandse wateren, maar tegelijkertijd even vervallen, verarmd en soms ook vervuild als veel Franse vaarwegen. De historie van de Belgische binnenvaart is dan ook een andere dan die van de Nederlandse of Franse scheepvaart. België gebruikt het vervoer over water in feite al langer dan welk van haar buurlanden dan ook. Over de Schelde, de Leie en de Samber is al eeuwenlang scheepvaart, maar ook sommige kunstmatige kanalen zoals het kanaaltje langs de Zenne (de voorloper van het Zeekanaal Rupel-Brussel) en het Kanaal van Gent naar Oostende bestaan al meer dan drie eeuwen!

De negentiende eeuw met de opkomst van veel verschillende soorten industrie was, meer nog dan in de noordelijke Nederlanden, een tijd van grote ontwikkelingen in de waterbouw. Grote werken als het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, het Centrumkanaal, het Kanaal Charleroi-Brussel en het kanaal van Gent naar Terneuzen werden in die tijd tot stand gebracht en veel van de aantrekkelijkheden van het stelsel van waterwegen komen voort uit deze lange bestaansgeschiedenis. Zaken als de scheepsliften in het Centrumkanaal, de sluizentrappen in het kanaal Blaton-Ath en veel van de grachten in Gent en Brugge danken hun bestaan rechtstreeks aan de scheepvaart in voorbije eeuwen.

Toch zijn de Belgische binnenwateren over het geheel genomen niet zo rustiek en pittoresk als die in Frankrijk. De grote industriële ontwikkeling van het begin van deze eeuw heeft het grootste deel van de binnenwateren veranderd in brede, saaie, grootschalige vervoersaders, waarbij het in eerste instantie met landschap of milieu niet zo nauw genomen werd. Wat overgebleven is zijn industriële transportkanalen weliswaar niet meer gevuld met zwaar vervuild water, maar nog wel door buitenwijken en industrieterreinen voerend in een sfeer van verval en vervuiling, rook en roet. Heel wat anders dan de vaak landelijke, lieflijke kanaaltjes die we in Noord- en Midden-Frankrijk bevaren hebben, die hoogstens af en toe in de buurt van een industriegebied komen en waarvan het water wel zanderig is, maar niet dood.

Watersport, in de betekenis van toervaart, treft men in België dan ook nog altijd minder aan dan in de buurlanden. En omdat er minder toervaart is wordt daarmee ook minder rekening gehouden. Voor kleine schepen zijn soms nauwelijks voorzieningen aangebracht, noch in de sluizen, noch bij de aanlegkaden, noch in de doorvaarten door de steden. Pas de laatste jaren verschijnen in steeds meer plaatsen jachthavens die een goede verblijfsmogelijkheid voor toervaarders bieden. Buiten die steden is het soms behelpen geblazen.

Waarom dan toch een boek over de Belgische binnenwateren? Wel, wat de wateren zelf soms aan uitstraling en charme te kort komen, halen de Belgische steden langs die wateren dubbel en dwars in! Een passage langs Antwerpen, Gent, Brugge,



La Grand Place in Brussel

Kortrijk, Namen, Luik of Brussel is bij voorbaat een onvergetelijke ervaring. Men vindt er historische overblijfselen uit de tijd van de Republiek van de Verenigde Nederlanden, uit de Gouden Eeuw en zelfs overblijfselen uit de middeleeuwen, die wijzen op de grote rol van België in de historie van Noordwest-Europa. En omdat toeren over de waterwegen, met het eigen huis als het ware op de rug, een aangenaam tijdverdrijf is en België voor iedere Nederlander op hoogstens drie à vier dagen varen ligt (meestal zelfs minder), kan men in dit boekje wellicht aanleiding vinden de Nederlandse wateren voor een keertje te verruilen voor de Belgische.

De kwaliteit van uw reis wordt immers niet alleen bepaald door de schoonheid van het landschap langs de kanalen. Het is het totaal aan indrukken en ervaringen, de verwondering en verbazing dat van een vaartocht maakt wat hij kan en moet zijn: een ontdekkingsreis-in-het-klein! En zo'n ontdekkingsreis door België kan zeer zeker de moeite waard zijn.

Maar eigenlijk moet u dat niet alleen uit dit boekje vernemen. Gaat u zelf liever eens met uw eigen of een gehuurd scheepje VAREN IN BELGIË...

Algemeen

Of men nu in België vaart of in Nederland, is dat niet precies hetzelfde? Water is toch water, zou je zeggen. Een brug blijft een brug, en erg veel verschillen in oevers en dijken zijn er ook niet te bedenken. Toch heeft de toervaarder onmiddellijk na het passeren van de landsgrens hetzelfde gevoel als de automobilist die België inrijdt: het is 'anders' in het land van onze zuiderburen, al vergt het veel nadenken alvorens men kan beschrijven hóe anders.

Maar na een aantal dagen varen kan de gemiddelde schipper al heel wat verschillen benoemen. Gedragscodes tussen de schepen blijken af te wijken van de in Nederland geldende codes. De bouwstijl van bruggen en sluizen verschilt aanzienlijk. Ook de sfeer van de Belgische scheepvaart komt niet overeen met die welke men gewend is. En dan natuurlijk het landschap, de omgeving van de vaarwegen, waarin heuvels en zelfs rotsen de plaats innemen van weilanden en uiterwaarden. Inderdaad, varen in België is heel anders dan varen in Nederland!

Voor de toervaarder, de watertoerist, is er nog een levensgroot verschil: de plaats die hem wordt gegund op de Belgische kanalen en rivieren is heel wat bescheidener dan hij gewend is. Hier geen riante jachthavens met alle moderne comfort; hier geen speciale jachtensluizen of remmingen voor de pleziervaart. Men mag bij de gratie Gods gebruik maken van de vaarwegen waarop de beroepsvaart heer en meester is, en waar men vaak de indruk heeft nauwelijks te worden geduld.

Toch zijn de meeste België-vaarders het erover eens dat een tocht door het buurland een onvergetelijke ervaring oplevert en velen die er geweest zijn keren er ook weer terug. Speurend naar de gemeenschappelijke factor in alle verhalen over reizen door België stuit men al snel op een aantal opvallende overeenkomsten. Gek genoeg is een van de meest gehoorde pluspunten juist die achtergestelde positie van de toervaart in België. Hoewel men de goede voorzieningen mist, heeft men over het algemeen de indruk dat de plezierschepen meer voor vol worden aangezien dan in ons land. Misschien is het kleine aantal pleziervaarders daar debet aan of anders de algehele neiging tot wat meer respect voor en geduld met elkaar, die zo kenmerkend is voor onze zuiderburen. In ieder geval is het spannender om als enig jachtje een route te bevaren dan als onderdeel van een colonne van tweehonderd kleine scheepjes. Om over de rust maar te zwijgen!

Een tweede, veel genoemd voordeel is het reliëf van het land. Voor de meeste mensen is het passeren van de vele sluizen en hefwerken - die vaak een zeer groot verval overbruggen - een indrukwekkende zaak. Men heeft als toervaarder doorgaans geen haast, en de onvermijdelijke vertraging die de kunstwerken veroorzaken wordt eerder gezien als een aangename afwisseling dan als tijdverlies. Dat dit voor de beroepsvaart anders ligt, behoeft geen betoog.

Ook de soms verregaande staat van verval van de vaarwegen blijkt - vreemd genoeg - eerder als positief dan als negatief te worden ervaren. Misschien is dat

ook niet zo gek, als men bedenkt hoe saai het is om een uitstekend onderhouden kanaal als de Schelde-Rijnverbinding te bevaren!

Maar het meest opwindende van een reis door België blijkt toch het verblijf 'in den vreemde' vanaf het eigen schip. Slapen in de vertrouwde kooi en ontwaken voor de deur van een *boulangerie* waar verse croissants te koop zijn. Na een lange dag varen aanleggen in een stad waar Frans gesproken wordt en waar de restaurants niet alleen uitstekend zijn, maar ook betaalbaar. Vanaf het achterdek zie je de hoge rotsen langs de rivier waartegen bergbeklimmers aan kleurige touwen omhoog worstelen, onbevreesd voor de loodrechte afgrond onder hen. Of je vaart onder boogbruggen door middeleeuwse steden, compleet met kastelen, slotgrachten en getraliede kelders aan het water.

Kortom, als men over een redelijk comfortabel schip beschikt, waarop het aangenaam toeven is, is er alles voor te zeggen om het bekende en vertrouwde Nederland eens te verruilen voor het onbekende en te vaak verguisde België. Het zal een genoegen zijn om niet opgesloten te zitten tussen duizenden zeilscheepjes op een van de Hollandse plassen of overvallen te worden door de onrustige golflslag van het IJsselmeer. Traag varende langs de trapgeveltjes van Brugge heeft men voldoende compensatie voor het eventuele heimwee. Evenmin zal men de uiterwaarden van de Gelderse IJssel missen als men de prachtige Leie bevaart, en de sluizen in de Opsterlandse Compagnonsvaart halen het niet bij de scheepsliften in het Centrumkanaal.

België beschikt over ruim anderhalf-duizend kilometer [bevaarbare waterwegen](#). Bijna alle belangrijke steden zijn over water bereikbaar, hoewel daartoe soms aanzienlijke hoogteverschillen moeten worden overbrugd. De honderdzestig sluizen en hefwerken zijn veel vaker een reden voor oponthoud dan de beweegbare bruggen (die in Nederland het leeuwendeel van de vaarwegobstakels vormen). Op sommige vaarwegen is nog een vaarverbod voor zon- en feestdagen van kracht, maar geleidelijk aan wint ook in België de zondagsbediening terrein, vooral op vaarwegen waar enige pleziervaart is. De politiek heeft de economische kracht van het watertoerisme ontdekt en stimuleert de verbetering van het toervaarwegennet.

Bijna alle Belgische waterwegen zijn bevaarbaar voor schepen van klasse 1 of groter. Een lengte van minder dan 38,5 meter, een breedte van minder dan 5 meter en een hoogte van minder dan 3,5 meter leveren derhalve nergens problemen op. Schepen voor de toervaart zijn in België eerder te klein dan te groot. Het zal vaker voorkomen dat een jachtje in een sluis niet bij de bolders kan komen, dan dat het niet in de sluis past. Alleen de diepgang wil nog weleens een probleem vormen. Lang niet alle vaarwegen van een bepaalde klasse' hebben een diepte die bij die klasse behoort. Toch vindt men met een diepgang van 1,5 meter vrijwel overal voldoende water onder het schip, uitgezonderd in de kleinere kanaaltjes in het westen van Vlaanderen (het Kanaal van Spiere en de kanalen in het

IJzergebied), waar soms nauwelijks een diepte van een meter wordt gehaald.

Net zoals in Nederland zijn ook in België de allerkleinste vaarwegen vaak het mooist. In ieder geval heeft men daar het minste last van intensieve beroepsvaart, al heeft dat ook weer gevolgen voor de intensiteit van de bediening van de kunstwerken. Toch hebben ook de hoofdvaarroutes veel te bieden, zoals bijvoorbeeld de imposante hefwerken in het Kanaal Brussel-Charleroi en in het Centrumkanaal, of de rotsen langs de oevers van de Maas. Al met al is het landschap gezien vanaf de Belgische wateren gevarieerd, soms vol uitbundige natuur, dan weer indrukwekkend door de opeen gepropte industriële activiteit. Men kan zeggen dat België vanaf het water fotogeniek is. Maar dat betekent wel dat op een en hetzelfde filmrolletje de fraaiste natuurfoto's voorkomen naast de vreselijkste plaatjes van milieuvervuiling en verval.

De keuze van de beschreven waterwegen in België is een willekeurige geweest. Voorrang is gegeven aan die waterwegen, die vanuit Nederland gemakkelijk bereikbaar zijn, of die in de doorgaande vaarroutes naar Frankrijk liggen. Het niet volledig beschrijven van een bepaalde Vaarweg in dit boekje betekent daarom echter niet dat die vaarweg niets te bieden zou hebben voor de toervaarder. Ieder zal zijn eigen keuze maken uit de beschikbare wateren en de ene keuze zal niet tot een minder fraaie tocht leiden dan de andere. Bij de beschrijvingen is de Nederlandse aanduiding van de waterwegen aangehouden. In Zuid-België kan dat voor degenen die geen Frans spreken soms problemen geven, omdat in Franstalig België uitsluitend Franse namen op borden, wegwijzers en kaarten worden gebruikt. Het is goed om te weten, dat kanaal als *canal* wordt aangeduid, de Maas als *la Meuse*, het Centrumkanaal als *le Canal du Centre*, de Schelde als *l'Escaut*, Gent als *Gand* en een sluis als *écluse*.

Als men de verbindingen over open zee buiten beschouwing laat, zijn er slechts vijf mogelijkheden om de Belgische wateren te bereiken: van oost naar west zijn dat de Maas (bij Lanaye oftewel Ternaaien), de Zuid-Willemsvaart, de Schelde-Rijnverbinding, de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Al deze aansluitingen worden in de beschreven routes besproken. Ook de vier belangrijkste verbindingen met Frankrijk - de Maas, de Samber of *Sambre*, de Schelde en de Leie komen aan bod. De vooral in Oost-België befaamde kanoroutes zijn niet in dit boekje opgenomen: het bevaren van die routes was met het schip waarmee de beschreven vaarwegen verkend zijn niet mogelijk. Voor de liefhebbers van klein, snelstromend water is er echter voldoende te beleven in België. Vooral de Lesse is beroemd om de prachtige tochten die men daar per kajak kan maken, maar ook de Ourthe en veel andere riviertjes in de Ardennen bieden goede mogelijkheden voor de kanosport.

In het laatste hoofdstuk wordt uitvoerig ingegaan op alle praktische zaken die men weten moet voor een reis over het Belgische binnenwater. Ook vindt men in dat

hoofdstuk informatie over boeken, kaarten en gidsen die verkrijgbaar zijn, en die op sommige aspecten van de routes dieper ingaan dan in dit boekje mogelijk was. De enthousiaste toerwaarder zal er veel aan hebben, nog afgezien van het leesplezier dat deze boeken en gidsen meestal opleveren.

Uit een publicatie van de Waalse vaarwegbeheerder nog het volgende:

“Een verplichte, maar gratis vaarvergunning.

In Wallonië is een vaarvergunning noodzakelijk voor alle types schepen – binnenvaartschepen zowel als pleziervaartuigen – en voor alle reizen op het Waalse waterwegennetwerk, zelfs als er geen kunstwerk wordt gepasseerd. De pleziervaarder moet de waterwegbeheerder de nodige inlichtingen bezorgen om een vaarvergunning te mogen uitgeven, dat wil zeggen : voorziene aanvangsdatum van de reis ; SPW-nummer van het schip / de boot of zijn complete beschrijving ; vertrek- en aankomsthavens, met eventuele etappes. Deze inlichtingen moeten medegedeeld worden aan het kantoor dat het dichtstbijzijnd is van het vertrekpunt of aan het eerste kantoor dat gepasseerd wordt, per telefoon, per marifoon of door zich ter plekke aan te melden. Deze vaarvergunning is niet verplicht voor de pleziervaartuigen die geen kunstwerken passeren of die binnen de grenzen van het Waals Gewest blijven.”

Het SPW-nummer

De eerste keer dat hij op het Waalse waterwegennet vaart moet de pleziervaarder de complete beschrijving van zijn vaartuig aan één van de kantoren verschaffen. Daarna ontvangt hij direct een « identificatienummer » het zogenaamde SPW-nummer. Voor alle latere reis zal de pleziervaarder simpelweg dit nummer doorgeven in plaats van de volledige beschrijving van zijn vaartuig !

Albertkanaal (*Canal Albert*)

Het Albertkanaal (of *Canal Albert* zoals men in Wallonië zegt) is voor de beroepsvaart een van de belangrijkste waterverbindingen van België. Het verbindt de belangrijke steden Luik en Antwerpen met elkaar, en biedt de industrie en handel uit beide plaatsen goede uitvals-mogelijkheden naar de zee en het achterland.

De aanleg van het kanaal is in feite een indirect gevolg van de eeuwenlange ruzies tussen Nederland en België (en tussen de staatkundige voorlopers van beide landen) over de verbetering van waterverbindingen, zowel de noord-zuid gaande als oost-west gaande verbindingen. Omdat de stad Luik dringend behoefte had aan een alternatieve waterweg die de nauwelijks bevaarbare Maas en het veel te kleine Kanaal van Luik naar Maastricht kon vervangen, werd er aangedrongen op verbetering en kanalisatie van de Nederlandse Maas. of op aanzienlijke vergroting van de Zuid-Willemsvaart. Geen van beide suggesties vond gehoor bij de Nederlandse overheid, zodat België ten slotte de knoop doorhakke en in 1930 begon met de bouw van een groot kanaal - geschikt voor 2000-tons schepen - rechtstreeks van Luik naar Antwerpen. Om de noorderburen terug te pesten werd in het splinternieuwe kanaal, daar waar het naast het Kanaal van Luik naar Maastricht liep, een piepklein sluisje gebouwd, waardoor schepen van slechts 600 ton - en dan nog niet eens volgeladen - van en naar Maastricht konden varen, terwijl Luik probleemloos met 2000 ton bereikbaar was.

De bouw van het Albertkanaal is op zich al een hele prestatie. Er was een verval van zestig meter tussen Luik en Antwerpen en vlak bij Maastricht moest men door een krijtrots van bijna anderhalve kilometer breed hakken. De bouw van zes enorme sluisen en een groot aantal hoge vaste bruggen zorgde voor een doelmatige afwikkeling van het scheepvaartverkeer, waardoor Luik de problemen met de Nederlandse Maas kwijt was en bovendien ineens aan een knooppunt van waterwegen lag: het nieuwe kanaal, de Maas naar Namen en Frankrijk, en de toen nog bescheiden verbinding met Nederland via het kanaal naar Maastricht.



Albertkanaal onder Maastricht

Het huidige Albertkanaal is al enkele malen verbreed en verbeterd, en sinds dertig jaar is ook de 'Stop van Ternaaien', de kleine sluis, in twee stappen vervangen door

twee veel grotere kolken, waarlangs men ongehinderd Maastricht kan bereiken. Nu kan ook de scheepvaart van Luik naar het Ruhrgebied de veel kortere route over de inmiddels gekanaliseerde Nederlandse Maas volgen. Wie van Luik naar Antwerpen gaat legt 130 kilometer af en passeert zes sluizen van 200 bij 24 meter. Vijf van de zes hebben een verval van maar liefst tien meter!

Het kanaal heeft vertakkingen naar Monsin en Visé (beide aan de Maas net benoorden Luik), naar Maastricht (via de sluizen van Ternaaien), naar de Zuid-Willemsvaart (via het kanaal Briegden-Neerharen), naar de Kempen-kanalen (Kanaal Dessel-Kwaadmechelen, Kanaal Bocholt-Herentals en Kanaal Dessel-Schoten), naar de Nete (via het Netekanaal) en, in Antwerpen, naar de Schelde en de Schelde-Rijnverbinding.

Vanuit het centrum van Luik vaart men noordwaarts tot men op een landtong midden in de Maas een enorm standbeeld ziet opdoemen, leunend tegen de vuurtoren. Het is koning Albert, die waakt over de ingang van 'zijn' kanaal! Men vaart beeld en vuurtoren aan bakboordzijde voorbij, want zou men hier stuurboord uit gaan, dan stuit men al na een paar honderd meter op de stuw.

Waar het Albertkanaal zich door de voorsteden ten noorden van Luik moet worstelen, ziet men nog bochten, hoewel het heel flauwe bochten zijn en er nog altijd aan gewerkt wordt om zowel bochten als versmallingen uit het kanaal te verwijderen. Maar zodra men de industriestad Herstal voorbij is, toont het Albertkanaal zijn ware gedaante: een lange, rechte, en vooral brede strook water, die met een liniaal is ontworpen en waarbij men het toch verre van rechtlijnige landschap volledig op de knieën heeft gedwongen. Men begint steeds meer te begrijpen dat de bouw van dit kanaal in feite een geweldige prestatie is geweest. Dat daarbij tevens het landschap enorm geweld is aangedaan, zal ten tijde van de bouw vermoedelijk nog niet tot protestacties en gemor van het volk hebben geleid, maar de hedendaagse verbeteringen en aanpassingen zullen de betrokken overheden vast en zeker heel wat kopzorgen opleveren.

Hoe verder men Luik achter zich laat, hoe dunner de industrie gezaaid is, en zodra men het zijkanaaltje naar Visé in de oostelijke oever en de cementfabriek van Lixhe op de westelijke oever voorbij is, nemen de bossen en natuurgebieden bezit van de westelijke oever. Tussen het Albertkanaal en de Maas -- die nog geen kilometer oostelijker ligt -- is er wat minder zichtbare industrie. Na 17 kilometer komt men bij de afslag naar de Maas bij Klein Ternaaien (Petit Lanaye).

Het sluisencomplex van Klein Ternaaien biedt de mogelijkheid naar Maastricht te varen door de sluizen, die sinds 1961 dezelfde afmetingen hebben als de (kleine)



sluizen op het kanaal en waar enkele jaren geleden ook een grote (duwvaart)sluis bijgebouwd is. Recreatievaart wordt soms nog via de zogenaamde Kempenaarsluizen geschut, de twee kleine kolken die het meest westelijk gelegen zijn. Enkele kilometers voorbij de sluizen, die een verval van maar liefst dertien meter overbruggen, komt de Maastrichtvaarder terug in de Maas. Maastricht is ongeveer drie kilometer.

Het Albertkanaal maakt bij de sluizen van Ternaaien een statige bocht naar het westen en doorsnijdt dan het krijtgebergte tussen Eben-Emael en Kanne. Aan bakboord is net voor de brug een jachthaven. Voor het op Maasniveau doortrekken van het kanaal heeft men miljoenen tonnen krijtgesteente moeten weghakken, en wie door de diepe geul vaart met aan weerszijden de hoge krijtbergen, kan zich voorstellen welk een onafzienbaar karwei dat geweest is. Na de passage van dit gebergte volgt het kanaal een loop die direct tegen de Nederlandse grens bij Maastricht ligt en als een soort ringvaart die stad passeert. Men ziet -- of liever: zág, gezien het tempo waarin eraan gewerkt wordt -- op sommige plaatsen nog de smallere stukken kanaal, waar de oevers plotseling tientallen meters inspringen; het toont de veel bescheidener breedte die het kanaal had vóór de laatste opschaling.

Na Ternaaien passeert men drie vaste bruggen die naar de zuidelijke en westelijke toegangen tot de stad Maastricht over het kanaal voeren: bij Kanne, Vroenhoven en Veldwezelt. De eerste twee zijn al vervangen door hogere en bredere dan de oorspronkelijke bruggen, de derde nog niet. Na die derde brug bereikt men het enorme Briegden-dok, waar het kanaal bijna de afmetingen van een binnensee krijgt. Een enorme loskade begrenst de noordwestelijke zijde van het dok, en aan de noordoostkant zien we in de verte de sluis van Lanaken, die de invaart vormt van het Kanaal Briegden-Neerharen, waarlangs men in de Zuid-Willemsvaart kan komen. Wie geen haast heeft of de drukke beroepsvaart op het Albertkanaal wil vermijden, doet er goed aan te overwegen hier het Albertkanaal te verlaten en de (langere, maar veel fraaiere) route door de Belgische Kempen te nemen.

Wie dat niet doet, vaart vanuit het Briegden-dok pal westwaarts weer zo'n diep tussen de omliggende heuvels gelegen geul in, onder de brug van Briegden door. De nieuwe geul in het landschap is al aangelegd met de nieuwe breedte. De laatste verbredingen en brugverhogingen zijn vrijwel afgerond. Het hele immense karwei van de kanaalverbreding strekte zich hier uit over een afstand van maar liefst zes kilometer! Wie hier voor 1992 voer, had véél minder kanaalbreedte ter beschikking.

Als men de bruggen bij Zutendaal passeert is men nog enkele kilometers verwijderd van de haven van Genk; ook dáár wordt gewerkt aan de verbreding van de vaarweg en de verhoging van de bruggen, zelfs de brug over de invaart is opgehoogd.

Bij de haven van Genk maakt het kanaal een flauwe bocht naar bakboord en daar

ziet men de sluizen van Genk voor zich: drie enorme kolken, twee zijn heel groot en een is verschrikkelijk groot. Ze liggen broederlijk naast elkaar onder de spoorbrug die hier het kanaal oversteekt. Wie vanaf de Belgische Maas hierheen is gevaren, passeert hier voor het eerst sinds Ivoz-Ramet weer een sluis. In dit landschap, te midden van heuvels en bergen, is een sluis-loze vaarweg van zestig kilometer lang een heus wonder.

Als om dit te onderstrepen, kijkt men vanaf het verlaten van de sluizen van Genk al tegen de sluizen van Diepenbeek aan, die een paar kilometer verderop in dit extreem brede en kaarsrechte deel van het Albertkanaal liggen. En die grap herhaalt zich na de afdaling, want dan liggen de sluizen van Hasselt alweer te wachten aan de horizon. Drie keer daalt men meer dan tien meter, zodat men, nog voordat men de haven van Hasselt bereikt, dertig meter lager vaart dan ter hoogte van Maastricht.

In Hasselt kan men de stadshaven invaren, waar goede mogelijkheden zijn om, zonder last te hebben van de dag en nacht passerende beroepsvaart, vast te maken, ook voor recreatievaartuigen. Er is een jachthaven aan het eind van de havenkom, die op loopafstand van de binnenstad van Hasselt ligt.

Deze hoofdstad van Belgisch Limburg is een zusterstad van Schiedam: ook hier wordt jenever gestookt, en het centrum van de stad heeft zoals veel Belgische steden een fraaie Grote Markt, enkele oude kerken en een rustiek en stil begijnhof. Het Refugiehuis van de abdij van Herkenrode is een mooi voorbeeld van zowel de gotiek als de renaissance. Hoewel Hasselt een typische industriestad is, kan men er alle geneugten van het Belgische land proeven. De plaatselijke jenever komt het best tot zijn recht op een bodem van een van de rijke maaltijden uit de Belgische keuken, die men zich hier in talloze restaurants kan laten voorzetten.

Na Hasselt gaat de tocht bijna vijftientig kilometer lang in vrijwel rechte lijnen over het-nu helemaal op breedte gebrachte-kanaal naar Kwaadmechelen. Aan de brughoogte wordt hier en daar nog gewerkt, zoals aan de spoorbrug in Küringen. Rond 2022 moeten al die werken voltooid zijn. Veel anders dan wat kleine insteekhaventjes en het stadje Beringen passeert men niet, en de vaart is dan ook bijzonder saai. Ook dit deel van het Albertkanaal is sluis-loos, en het hier geldende peil zet zich zelfs voort op het Kanaal Dessel-Kwaadmechelen en op twee derde van het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten (zie aldaar). De verbinding met het Kanaal Dessel-Kwaadmechelen, net voor de sluizen van Kwaadmechelen, is weer gesitueerd in een enorme havenkom, die net als bij het Kanaal Briegden-Neerharen zo groot als een binnenzee is. Hier vindt men in de richting Dessel geen sluis achter de invaart, maar vrij zicht over het eveneens compleet gemoderniseerde en aangepaste kanaal.

Op het Albertkanaal hebben de sluizen van Kwaadmechelen weer de bekende vorm: drie naast elkaar gelegen kolossale kolken, de zuidelijkste het grootst, met alweer

meer dan tien meter verval. De volgende sluis, die van Olen, ligt vijftwintig kilometer verder, en het tussenliggende pand is vrijwel kaarsrecht. Hoewel de omgeving hier landelijker en bosrijker is dan verder oostwaarts, is de vaart voornamelijk saai, weinig afwisselend en daardoor vooral lang. Als je bedenkt dat er doorgaans een dikke vijftien vaaruren nodig zijn om het gehele Albertkanaal door te varen, kun je je voorstellen dat je iedere aan de einder verschijnende flauwe bocht als een welkome afwisseling gaat zien, om daarna weer extra gefrustreerd te raken als achter die bocht opnieuw een kaarsrecht gedeelte van enkele tientallen kilometers blijkt schuil te gaan.

Vorbij de sluizen van Olen komt aan stuurboord (op de noordelijke oever dus) het Kanaal Bocholt-Herentals in het Albertkanaal uit. In een voorhaventje met hoge kademuren ziet men de laatste sluis van dat kanaal. Deze sluis 10 van Herentals wordt in meer dan één opzicht gekenmerkt door een groot verval: zowel de overbrugde hoogte als de staat waarin het kunstwerk zich bevindt kan men met 'groot verval' aanduiden.

Rechtdoor varend passeren we de verkeersbrug van Herentals, en onmiddellijk daarachter de oude, gietijzeren spoorboogbrug. Ter plaatse is de doorvaart behoorlijk smaller dan gebruikelijk, dus is het oppassen geblazen met tegenliggende vaart, vooral als de grotere duwcombinaties zich hier doorwurmen.

Na Herentals bevinden we ons nog slechts een trap hoger dan de haven van Antwerpen, een verschil dat we door de bijna vijftwintig kilometer verderop gelegen sluizen van Wijnegem zullen slechten. Maar voordat het zover is, passeren we na ongeveer tien kilometer eerst de aansluiting op het Netekanaal, waar een sluisje van heel wat bescheidener afmetingen in de zuidelijke oever zichtbaar is. Zo'n twee kilometer verder ligt de Zwaikom van Oelegem, die niets anders blijkt te zijn dan de aansluiting op de nooit gebouwde nieuwe ringvaart rond Antwerpen, waar de beroepsscheepvaart al jaren op aandringt. Door ten noorden van Antwerpen een nieuw kanaal te bouwen tussen dit punt en de Schelde-Rijnverbinding zou de flessenhals die de Antwerpse haven vormt kunnen worden vermeden en zou een aanzienlijke tijdbesparing bereikt kunnen worden. Zoals ook in de Schelde-Rijnverbinding (net boven de Noordlandbrug) de plaats waar dit nieuwe kanaal zou moeten aansluiten al zichtbaar is, zo is ook hier al rekening gehouden met de eventuele bouw. Maar vooralsnog eindigt de toekomstige vaarweg tegen een solide damwand in de noordoever.

Verder gaat het, nog altijd in een kaarsrechte lijn, naar de laatste sluizen. Dit zijn de sluizen van Wijnegem, waar de grootste sluis, die voor de duwvaart bedoeld is, de laatste kolk was die in de jaren 90 van de vorige eeuw opengesteld is. Wel is het verval minder dan we gewend zijn, namelijk een meter of vijf.

Een paar kilometer ten westen van de sluizen van Wijnegem ligt de uitmonding van het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. Degenen die bij Briegden, 95 kilometer

verder naar het oosten, onze goede raad hebben opgevolgd en de alternatieve route door de Kempen-kanalen hebben gevaren, komen hier weer uit in het Albertkanaal: zij, na een prachtige tocht door een fraai en stil gebied; wij, na een saaie reis die ons niets anders heeft opgeleverd dan tijdwinst.

Vorbij de monding van het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten komen we merkbaar in de stad Antwerpen. De industrie neemt op beide oevers iedere beschikbare vierkante meter in beslag en de bomen verdwijnen volledig om plaats te maken voor snelwegen, zandopslagplaatsen en aanlegkaden. Vorbij een fonkelnieuwe brug die "Brug van den Azijn" heet, is in de stuurboordoever de invaart naar de twee dokken van Merksem te zien, met een ophaalbrug erover. In die dokken, die bestaan uit één insteekhaven en één dwarsdok, vindt nog veel overslag plaats.



Havenhuis Antwerpen

Verderop bereikt men bij een knik in het kanaal het Lobroekdok, dat men invaart onder de imposante Ringwegbrug door. De doorgaande vaarweg buigt in de knik naar stuurboord en gaat dan zelf óók onder de ringweg door, en daarna nog onder de spoorbruggen en onder de Noorderbrug. Daar komen we feitelijk in het eerste havendok van Antwerpen, het Straatsburgerdok. Onder de Straatsburgbrug door komen we in de eigenlijke havens uit. Aan de bakboordkant is het futuristische gebouw van het havenhuis te zien, pal naast de Siberiabrug en de ingang naar het Kattendijkdok, dat nu de doorgang is naar de voor de recreatievaart geschikte dokken en jachthavens.

Eenmaal in de haven van Antwerpen kan men de tocht langs verschillende trajecten voortzetten: de Schelde op, richting Zeeland, Gent of Brussel; of naar de Schelde-Rijnverbinding, richting Volkeraksluizen en Rotterdam. Men kan ook Antwerpen als overnachtingsplaats kiezen en dan weet men zich verzekerd van een behoorlijke dosis vertier en vermaak, van veel bezienswaardigheden en van de nabijheid van alles wat men aan winkels en bedrijven nodig zou kunnen hebben.

Het beschrijven van de bezienswaardigheden en attracties van de stad Antwerpen is ongeveer even gemakkelijk als van een stad als Amsterdam, Venetië of Parijs. De hoeveelheid aantrekkelijke aspecten van de stad is zo groot, dat er alleen maar een zeer subjectieve keuze uit te maken valt, tenzij men weken de tijd heeft om de stad grondig te leren kennen.

Als tweede stad van België en grootste haven van het land is deze geboortestad van de schilder Rubens een centrum van handel, nijverheid, kunst en cultuur. De stad moet al rond de derde eeuw ontstaan zijn, maar kent haar grootste bloei

tijdens de Hanzetijd. Na veel kommer en kwel omstreeks de Tachtigjarige Oorlog is er sedert de Franse tijd een geweldige opleving van de haven. Vandaag de dag vinden in het havengebied veel grote en belangrijke industriële activiteiten plaats, zoals olieraffinage, chemische industrie, ijzerindustrie, autoassemblage, levensmiddelenindustrie en natuurlijk de diamantslijperij!

Bij het centrum van de stad Antwerpen komt men het dichtst als men in het Willemdok afmeert, net ten noorden van Het Steen, het kasteel op de Scheldekade. Men komt er door via het Kattendijkdok door de Londonbrug en het Verbindingsdok te varen, men vaart dan zó de jachthaven in. Men bevindt zich daar op loopafstand van de Grote Markt, het stadhuis, de kathedraal op de Groenplaats, de Meir, het Rubenshuis en vrijwel alle musea van de stad. Dat tussen deze bezienswaardigheden de cafeetjes in groten getale klaar staan om de dorstige bezoeker te ontvangen, zal in een land als België niemand verbazen! Als varensgezel moet men trouwens ook het Nationaal Scheepvaartmuseum Steen bezoeken, in Het Steen. Men kan dan gelijk de gedurfde, door sommigen verfoeide maar door anderen geprezen, vorm van stadsvernieuwing bewonderen, die de stad Antwerpen rond het Vleeshuis heeft gepleegd. Splinternieuwe huizen en gebouwen zijn daar opgetrokken in de vormen en vlakken die ook de oude gebouwen kenmerken, in dezelfde maten en met dezelfde venster-en verdiepingsindeling. Het behoud van de oude gebouwen zoals het Vleeshuis is er in ieder geval door verzekerd, wat men ook van de bouwstijl zelf moge vinden.

Voor wie niet van zins is per schip door de haven te varen (wat overigens onvermijdelijk is als men na Antwerpen de Schelde-Rijnverbinding bevaart, omdat daarvoor het gehele havencomplex doorkruist moet worden) is het bezichtigen van de havens per auto een interessante zaak. Als je een auto tot je beschikking hebt, ben je er uren zoet mee. Zo niet, dan is er een havenrondvaart, zodat je het geheel toch nog vanaf het water kan bekijken. De tocht duurt ongeveer twee en een half uur.

De Antwerpse dierentuin is tot ver over de grenzen beroemd. Gelegen achter het Centraal Station is het wat verder van het Willemdok dan het stadscentrum, maar nog altijd op loopafstand. Ook het Provinciaal Diamantmuseum ligt in dezelfde omgeving en is, gezien de diamantindustrie van Antwerpen, kenmerkend voor deze stad.

Maar wat men in Antwerpen in ieder geval moet doen, is dineren in een van de honderden restaurants van de binnenstad. Voor prijzen die in ons land ongehoord laag genoemd zouden worden kan men in het land der smulpapen een maaltijd voorgezet krijgen, waar men jaren later nog met plezier aan terugdenkt. Specialiteiten zoals 'steak-tartaar' (uit de Franse keuken overgenomen en aangepast), 'mosselen-in-wijnsaus' (van dichtbij en dus verse Zeeuwse mosselen en verre, oude witte wijn), maar ook het eenvoudige doch zeer smakelijke

'stoofvlees' worden, immer vergezeld van smakelijke 'fritten', geserveerd in een vaak pretentieloze ambiance, maar ze zijn van een kwaliteit waar men zich niet voor hoeft te schamen!

En het hoeft geen betoog dat het besprenkelen van zo'n maaltijd met een goed glas Belgisch bier de voorkeur heeft. Het zal echter moeilijk zijn om een keuze te maken, want het is niet ongewoon dat een café of restaurant honderd soorten bier in voorraad heeft! Past u echter wel op: een glas Gueuze is wat zwaarder dan ons Heinekenpilsje en er zijn biersoorten, waarvan men na twee stuks volkomen onderuit gaat! Als men dit geestrijke vocht bij het eten of tijdens de wandeling genoten heeft, kan men op de terugweg naar het Willemdok het Brouwershuis zien waar eertijds het water voor het lokaal gebrouwen bier vandaan kwam. Het Brouwershuis was als watervoorziening voor de brouwerijen gebouwd, maar werd vanaf 1581 de zetel van het brouwersgilde. Het is nu een fraai museum. Ten slotte kan men de daar opgedane historische kennis nog eens 'na-proeven' in een van de vele havenkroegjes, waar veel van de oude biersoorten als doodgewoon consumptieartikel geschonken worden! Een waardiger besluit van een bezichtiging van de stad Antwerpen kan men zich niet denken.

Kanaal naar Beverlo

Het Kanaal naar Beverlo (of Kanaal van Beverlo) is een doodlopende vertakking van het Kanaal Bocholt-Herentals. Juist boven de allereerste sluis van dat kanaal sluit het Kanaal naar Beverlo erop aan; ooit verbond het de stad Beverlo ook werkelijk met de Kempen-kanalen. Enkele kilometers ten noorden van Beverlo loopt het kanaal dood in Leopoldsburg, op slechts een paar honderd meter van een van de bronnen van de Grote Nete, een van de riviertjes die in Napoleons plannen voor het Grand Canal du Nord een rol speelde.

Het kanaal is slechts 15 kilometer lang, en bevat geen sluizen. Het ligt dus op hetzelfde niveau als vrijwel de gehele Belgische Zuid-Willemsvaart en het grootste deel van het Kanaal Bocholt-Herentals, namelijk 3,30 meter onder het waterpeil van de Maas in Maastricht!

De bijzonder mooie en rustige omgeving van het kanaal zorgt voor een behoorlijke hoeveelheid pleziervaart, vooral in de zomerweekenden.

Leopoldsburg heeft dan ook aan het eind van het kanaal een uitstekende jachthaven, compleet met douches en toiletten, elektriciteitsaansluitingen



Het Kanaal van Beverlo

en water-vulslangen. Maar die jachthaven is niet de enige rechtvaardiging om dit doodlopende kanaal te bevaren. De prachtige omgeving, vol natuurreservaten, binnenmeren en duinen van zilverzand, leent zich goed voor wandeltochten, zwemfestijnen en alle andere vormen van openluchtrecreatie, zodat wie hier terecht komt met zijn scheepje een paar dagen een gecombineerde strand-, bos- en sportvakantie kan nemen. Op de vaarweg komt hoegenaamd geen beroepsvaart meer voor, alleen een zinkfabriek bij Wezel noopt af en toe een vrachtschip het Kanaal van Beverlo te bevaren. Verder dan de zwaikom komen deze schepen nooit.

Het dorpje Leopoldsburg, aan het einde van het kanaal, heeft een goed winkelcentrum op iets meer dan een halve kilometer van de jachthaven. Provianderen is hier dus geen enkel probleem. Maar de meeste mensen zullen ergens halverwege het kanaal een goede, rustige ligplaats zoeken om van de omgeving en de stilte te genieten.

Kanaal Bocholt-Herentals

Het Kanaal Bocholt-Herentals is een bijna zestig kilometer lang kanaal dat van het Albertkanaal bij Herentals naar de Zuid-Willemsvaart bij Bocholt en Lozen voert. Het kanaal is een van de zogenaamde Kempen-kanalen, de twee kruisende halve cirkels die aan de noordzijde van het Albertkanaal van nergens naar nergens lijken te lopen, omdat ze-behalve de aansluiting op de Zuid-Willemsvaart naar Nederland - vier punten op het Albertkanaal verbinden, die via dat grotere kanaal veel dichter bij elkaar liggen en sneller te bereiken zijn.

De Kempen-kanalen zijn dan ook ouder dan het Albertkanaal. Hun oorsprong dateert uit de Napoleontische tijd, toen de Franse keizer zijn zinnen had gezet op een vaarverbinding tussen Antwerpen en de Rijn bij Keulen. Deze verbinding zou het Grand Canal du Nord moeten heten en van Antwerpen via de Schelde, Rupel en Nete naar Lier gaan, om vandaar door een nog te graven kanaal naar Herentals, Lozen, Weert en Venlo te lopen. Na de kruising met de Maas zou het kanaal naar het zuiden afbuigen om bij Neuss in de Rijn uit te monden.

In feite is ten tijde van Napoleon alleen het gedeelte tussen Lozen en Venlo gerealiseerd. Dit kanaaldeel bestaat nu nog, als deel van de Zuid-Willemsvaart en de - buiten gebruik gestelde - Noordervaart in Limburg. De aansluiting tussen Lozen en Lier is destijds al evenmin tot stand gekomen als die tussen de huidige Noordervaart en Neuss. Maar wel is in België voortgebouwd op het traject dat het Grand Canal du Nord op Belgisch grondgebied gehad zou hebben. De verbinding tussen de Kleine Nete (nu geflankeerd door het Netekanaal) en Lozen is uiteindelijk het Kanaal Bocholt-Herentals geworden. De aansluiting op de Zuid-Willemsvaart aldaar is eveneens te danken aan Napoleon, want het zuidelijke deel van de huidige Zuid-Willemsvaart was in feite het voedingskanaal, waarmee het Grand Canal du Nord van water uit de Maas kon worden voorzien ter plaatse van het hoogst gelegen scheidingspand. De latere bouw van de Zuid-Willemsvaart heeft van dit voedingskanaal gebruik gemaakt voor het traject Lozen-Maastricht en van het al gegraven gedeelte van het Grand Canal tussen Lozen en Nederweert voor dat deel van de verbinding met Den Bosch. De verbinding tussen Lozen en de (toen nog te kanaliseren) Kleine Nete bij Herentals werd jaren later als Kanaal Bocholt-Herentals alsnog gebouwd. De oude namen (Kempisch Kanaal voor het gedeelte van Herentals naar Dessel, en Schelde-Maaskanaal voor het gedeelte van Dessel naar Lozen) herinneren nog aan de voorgeschiedenis.

Eerder al werd, lang voor de bouw van het Albertkanaal, door middel van het Kanaal van Dessel naar Schoten een verbeterde verbinding met Antwerpen tot stand gebracht, via de belangrijke stad Turnhout. De overige delen van de twee halve cirkels', het Kanaal Dessel-Kwaadmechelen en het Kanaal Briegden-Neerharen, zijn na de voltooiing van het Albertkanaal gebouwd als verbeteringen van de nog altijd regionaal belangrijke Kempen-kanalen. Want ook vandaag de dag

wordt in deze streek veel gebruik gemaakt van vervoer over water, zowel voor landbouwproducten als voor brandstoffen en industriële producten. Met name de winning van zand voor de aardewerkindustrie is in de Kempen heel belangrijk.

In de oorlogen is van de kanalen dankbaar gebruik gemaakt om te dienen als natuurlijke barrières tegen de oprukkende vijand. Steeds aan de 'Brusselse' kant van de Kempen-kanalen treft men kleine maar zeer robuuste bunkers aan, die de zuidelijke of zuidwestelijke oevers tot een fortificatie konden maken, en van waaruit de noordelijke en noordoostelijke oevers konden worden bewaakt en desgewenst beschoten. Ik heb niet kunnen achterhalen wie deze versterkingen heeft gebouwd, de Duitse bezetters of de Belgische of geallieerde strijdkrachten... De bunkers zijn vaak overgroeid met bomen en struiken. zodat ze in de loop van de jaren één geworden zijn met het omringende landschap. Zowel langs het Kanaal Bocholt-Herentals als langs de Zuid-Willemsvaart treft men ze aan, en zelfs langs het Kanaal Dessel-Schoten-Turnhout.

Onze vaarrichting is van west naar Oost. We beginnen in het Albertkanaal, waar we door sluis 10 van Herentals zeven en een halve meter omhoog schutten. Je moet maar zien dat je vanuit de diepte een touwtje om een van de bolders krijgt. Langzaam stijgt men omhoog



Sluis Herentals

naar het niveau van de brug waaronder men de sluis ingevaren is. Eenmaal boven bevindt men zich in het bomenrijke eerste pand van het kanaal, dat zich met een ruime bocht om de binnenstad van Herentals slingert. Men vaart dan onder meer langs de twee nog overgebleven oude stadspoorten, die echter door de ringweg aan het oog onttrokken worden. Ze zijn een korte wandeling zeker waard. Aan het eind van de lange bocht is een klein jachthaventje, zodat men desgewenst kan vastmaken voor een bezoek aan de stad.

Zodra men de stad Herentals achter zich laat, vaart men door het typische Kempen-landschap dat over de lengte van het gehele Kanaal Bocholt-Herentals op de oevers zichtbaar zal zijn. Hoewel soms loskaden of fabriekjes de oevers in beslag nemen, is er nergens een overheersende industriële activiteit, en de passage van die kaden en fabrieken duurt nooit lang. Er eenmaal voorbij kijkt men weer

naar het rijke groen van de bomen, of naar de zandduinen die soms de bossen even verdringen. De vaarweg heeft een afmeting die zeker in vergelijking met het Albertkanaal piepklein genoemd mag worden. Pas in het bovenste deel van het kanaal komen grotere, bredere stukken vaarwater voor. Tot sluis 4 is er nooit iets gedaan om de doorvaart van grotere schepen dan kempenaars, die 50 meter lang en 6,60 meter breed zijn, mogelijk te maken.

De sluisjes die volgen worden machinaal bediend. Via de sluisjes van Geel (9.8 en 7), Mol (6) en Dessel (5 en 4) klimt men nog eens een dikke twaalf en een halve meter omhoog. zodat men ruim twintig meter boven het punt zit waar men het Albertkanaal verlaten heeft. De sluisjes van Kempenaarafmetingen (genoemd naar deze wateren) hebben soms ijzeren basculebruggen, die er allemaal hetzelfde uitzien, en waarvan het een wonder mag heten dat ze nog open willen.

Als men sluis 4 van Dessel uitkomt, bevindt men zich op de viersprong waar het Kanaal Bocholt-Herentals het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en het kanaal Dessel-Kwaadmechelen ontmoet. Ineens is de schaal van de vaarweg verviervoudigd, en de kruising vormt een gigantische zwaikom te midden van de naaldbossen en zandduinen. Aan de zuidzijde loopt het Kanaal Dessel-Kwaadmechelen als een kaarsrechte lijn zonder sluizen naar het Albertkanaal, terwijl aan de noordzijde het veel bescheidener Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten onder een oude betonnen brug door in het bos lijkt te verdwijnen. Wie het geheel eens goed wil bekijken, kan de uitkijktoren van De Scheepvaart beklimmen, die vlak bij de sluis de viersprong overziet.

Wij vervolgen onze vaart rechtdoor en bereiken na enkele kilometers de baileybrug waarover de weg van Postel naar Balen het kanaal kruist. Dicht daarachter liggen de sluizen van Mol-Maet (nummer 3) in een deel van het kanaal, dat al veel breder en ruimer is dan het deel onder sluis 4. Er liggen hier twee schutkolken naast elkaar: een oude, handbediende sluis naast een nieuwere, die gemechaniseerd is, met daartussen een sluseiland. Blijkbaar was de intensiteit van de scheepvaart hier groot genoeg om dubbele sluizen te rechtvaardigen in de laatste drie trappen naar het scheidingspand. Want de sluizen 2 (Mol-Maet) en 1 (Lommel) liggen niet alleen op korte afstand achter sluis drie, maar zijn ook al dubbel uitgevoerd. Te midden van de onherbergzame bossen op beide oevers, soms alleen door het witte duinzand onderbroken, bereikt men korte tijd later het scheidingspand van het Kanaal Bocholt-Herentals, en tevens de aftakking naar Beverlo (zie onder Kanaal naar Beverlo).

Deze driesprong wordt de Blauwe Kei genoemd, en is een geliefde plek om een aanlegplaatsje te zoeken, zowel voor pleziervaarders als voor de vele beroepsschippers die hier nog varen. Er is een beroemd restaurant op de oever en in de zomer kan men er meestal de bekende 'buil fritten' of ook wel 'tuut fritten' (lees: zakje patat) krijgen. De plaats ligt midden in een natuureservaat; over het

piepkleine landweggetje langs het restaurant is nauwelijks verkeer en het enige geluid dat men hier hoort is dat van de vele vogels, hoogstens af en toe verstoord door het geronk van een scheepsmotor. Hier is het verschil in sfeer en pracht tussen het Albertkanaal en de Kempenkanalen het duidelijkst.

Het scheidingspand van het Kanaal Bocholt-Herentals staat in gelijkvloerse verbinding met het Belgische pand van de Zuid-Willemsvaart, dertig kilometer verderop. De totale lengte van het pand is meer dan zeventig kilometer, wat gezien de aard van het omliggende landschap zeker verbazend mag heten. Behalve door wat kleine industrieën bij Lommel, Neerpelt en Bocholt wordt de prachtige natuur nergens onderbroken. De oude bomen groeien soms zo ver over het vaarwater heen, dat ze elkaar in het midden lijken te raken. Ze vormen in de zomer een beschuttend bladerdak tegen de zon en houden bovendien de wind van het kanaal weg.

Er zijn alleen nog maar vaste bruggen op dit kanaalpand, dus oponthoud heeft men er niet meer. Bovendien heeft op sommige stukken de kanaalverbreding toegeslagen, zodat de oorspronkelijke breedte hier en daar ineens verdrievoudigd is. Dat dat geen reden is om er snel doorheen te varen, zal iedere natuurliefhebber begrijpen. Tussen de Blauwe Kei en de samenvloeiing met de Zuid-Willemsvaart ligt het omringende landschap meestal vrij hoog boven het waterniveau, maar soms kan men over de oevers uitkijken over het deels beboste, deels met golvende korenvelden overdekte Kempische land. De kanalen in de Kempen doen qua natuurschoon zeker niet onder voor de fraaiste toeristische waterwegen in Frankrijk of Nederland.

Twee flauwe bochten, een bij Lommel en een bij Sint-Huibrechts-Lille, buigen het kanaal naar het zuidoosten. Tussen het dorpje Lozen en het stadje Bocholt mondt het kanaal uit in de Zuid-Willemsvaart en kan men de reis voortzetten, rechtdoor over het Belgische deel van de Zuid-Willemsvaart in de richting van Maastricht of naar bakboord afslaan en afschutten door het Kempenaarsluisje 18 en van Lozen naar Nederland varen, richting Weert en Nederweert.

Hoewel de route langs weinig steden van enige betekenis voert, zijn het natuurschoon, de rust en de stilte op dit kanaal zo uniek, dat het verbazend is dat niet meer Nederlanders deze vanuit ons land zo gemakkelijk te bereiken oase per boot bezoeken. De tocht evenaart de meeste toeristische routes over Nederlandse wateren en laat zich zelfs goed vergelijken met de beroemde Franse kanalen als het Canal du Midi of het Canal de Bourgogne. En wie het geluk heeft hier te varen op warme zomerdagen zal in de verleiding komen om zijn gehele vakantie maar in dit gebied door te brengen. Kortom, de Kempenkanalen zijn een must' voor iedere België-vaarder.

Kanaal Briegden-Neerharen

Het slechts vijf kilometer lange kanaaltje van Briegden naar Neerharen verbindt het Albertkanaal met de Zuid-Willemsvaart net ten noordwesten van Maastricht. Hoewel deze verbinding van weinig belang is voor de scheepvaart van de Belgische Maas naar Nederland (die immers de veel snellere route via Maastricht, Julianakanaal en Kanaal Wessem-Nederweert kan volgen) biedt het kanaaltje Belgische schepen de mogelijkheid de Zuid-Willemsvaart te bereiken over Belgisch grondgebied. Daarmee vermijdt men de Maas in Maastricht, die bij grote waterafvoer van de rivier soms hoge waterstanden en stroomsnelheden heeft.

In een vrijwel kaarsrechte lijn loopt het kanaal van het stadje Briegden via de sluisen van Lanaken/Briegden en Neerharen naar het laatstgenoemde stadje, dat op de westoever van het onbevaarbare gedeelte van de Maas benoorden Maastricht ligt. Daar sluit het kanaal aan op de Zuid-Willemsvaart, die men scherp stuurboord terug naar Maastricht kan volgen, of rechtdoor naar Bocholt en Lozen.

Wij bevaren het kanaal in de richting zuid-noord, en komen eerst bij de sluis van Lanaken, een sluis van ruime Kempenaarafmetingen, die ons ruim acht meter naar beneden schut tot we op het niveau van de rechte, maar heel diep in het land liggende geul van het eigenlijke kanaaltje zijn aanbeland. Hoewel de bebossing op beide oevers reikt van het wateroppervlak tot bovenop de omliggende heuvels, heeft het gebrek aan uitzicht al na korte tijd iets beklemmends. Dit effect wordt nog versterkt door de relatief smalle vaarwegbreedte en de hoog gelegen vaste bruggen. De eerste brug, een baileybrug van donkerbruin roestig ijzer met verrotte houten balken erin, draagt gelukkig slechts fietsers en voetgangers. Men zou er zijn schip niet aan wagen hier onderdoor te varen als er een auto op de brug zou verschijnen!

In een rechte lijn bereiken we de sluis van Neerharen, die ons alweer ruim acht en een halve meter lager brengt, tot we op het niveau van de Zuid-Willemsvaart zijn beland, die we na enkele honderden meters bereiken. Degenen die over Maastricht varen, hebben dezelfde afdaling bereikt door eerst dertien meter naar beneden te schutten in de sluisen van Klein Ternaaien, en boven Maastricht nog eens drie en een halve meter in de sluis Bosscherveld, die de Maas en het eerste pand van de Zuid-Willemsvaart met elkaar verbindt. Deze route is fraaiër en afwisselender dan de route via het Kanaal Briegden-Neerharen, al komt men bij de samenvloeiing dan ook uit in een al even diep in het landschap liggende Zuid-Willemsvaart.

Voor schepen die inklaringsverplichting bij de douane hebben, is het Kanaal Briegden-Neerharen echter een besparing van twee grensovergangen, en voor scheepvaart die het Albertkanaal westwaarts willen bevaren, spaart de verbinding zelfs een omweg van 25 kilometer uit. Het kanaaltje is daarom vooral nuttig. Aanmeren tussen de sluisen van Lanaken en Neerharen is door de schuine oevers vrijwel onmogelijk, ook de breedte van de vaarweg staat dat niet toe. Wel kan men

in de enorme kom van Briegden, het Briegden-dok, aanmeren. In dat geval moet men wel beducht zijn voor de lastige golfslag, hetzij ten gevolge van de wind, hetzij ten gevolge van de passerende scheepvaart op het Albertkanaal, die weliswaar ver uit de buurt blijft maar toch voelbaar is. Ook aan de kade van een kleine havenkom net boven de sluis van Neerharen is aanmeren mogelijk en zelfs toegestaan.



Kanaal Briegden-Neerharen

Kanaal van het Centrum (*Canal du Centre*)

Het Kanaal van het Centrum is het oostelijke gedeelte van de verbinding tussen de Schelde waar deze de Franse grens nadert, en het Kanaal Charleroi-Brussel (en de Samber en de Maas); het westelijke deel van deze verbinding is het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes (zie aldaar). Het 'oude' kanaal van het Centrum is slechts 20 kilometer lang en telt drie sluizen en vier scheepsliften. Sinds het gereedkomen van de nieuwe scheepslift van Strépy-Thieu is dat aantal teruggebracht tot twee sluizen en één scheepslift. Het kanaal loopt van het scheidingspand van het Kanaal Charleroi-Brussel (ongeveer ter hoogte van het dorpje Seneffe), waar het officieel de Hoofdvertakking heet, naar het spaarbekken (*Le grand Large*) van Mons (of eigenlijk: Nimy bij Mons) in het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes. (Zie voor Mons de beschrijving van het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes). Over de lengte van slechts 26 kilometer moet een hoogteverschil van maar liefst 88 meter worden overwonnen!

Dat hoogteverschil geeft het Kanaal van het Centrum, zowel door de oude tak als door de nieuwe, zijn toeristische waarde. De spectaculaire manier die men heeft gekozen om een zo groot verschil te overbruggen heeft dit kanaal verheven tot een van de 'wereldwonderen'! We bevaren het Centrumkanaal van West (Mons) naar Oost.

Ook in het kanaal van het Centrum heeft de modernisering toegeslagen: het oorspronkelijke kanaal dat tussen 1884 en 1919 is gebouwd, liep net als het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes zuidelijker dan het huidige brede, voor 1350 ton geschikte kanaal, en het bevatte buiten de scheepsliften ook veel meer sluizen dan de twee grote en één kleine die men nu passeert. Deze zuidelijker loop is, zoals zoveel oude buiten gebruik gestelde kanalen, in het landschap nog hier en daar terug te vinden, maar voor de scheepvaart speelt het oude kanaal tot aan het dorpje Thieu geen rol meer.

In het nieuwe kanaal klimt men in de twee grote sluizen van Obourg en Havré (beide 120 bij 12 meter) vijftien meter omhoog. In Obourg blijkt de hoge sluisdeur niet open te draaien, te rollen, of geheven te worden, maar te kantelen. De deur valt als het ware voorover het water in, tot ze plat op de bodem ligt en men eroverheen kan varen.

Bij Thieu is in de stuurboordoever (de zuidelijke oever dus) een in verhouding tot de rest van het kanaal piepklein brugje zichtbaar. Waarachter de sluisdeur van een spitsensluis zeven meter omhoog rijst. Deze brug en sluis vormen de verbinding tussen het nieuwe 1350-tons kanaal met de gigantische nieuwe scheepslift en het historische kanaal met de vier kleinere scheepsliften. De sluis, waar een spits met slechts enkele centimeters ruimte doorheen kan, komt uit in de beneden-voorhaven van de eerste van de vier oude scheepsliften, die van Thieu, lift nummer 4. De vaarweg rechtdoor is de kanaalarm naar de nieuwe scheepslift van Strépy-Thieu, waarover verderop meer.

Men komt in het oude kanaal uit net voor de eerste van de vier oude scheepsliften, die tussen 1884 en 1919 zijn gebouwd om spitsen tot 350 ton tussen Mons en Charleroi te kunnen laten varen. De nieuwe sluis vervangt sinds eind 1990 twee oude spitsensluisjes van Ville-sur-Haine en Thieu, die nog van de oorspronkelijke bouwperiode van het kanaal dateerden en respectievelijk 2,5 en 6 meter verval hadden. De splinternieuwe opvolger heeft in zijn eentje dit hele verval opgevangen: acht meter omhoog schuttend komt men in de voorhaven van de eerste scheepslift.

Een beschrijving van de scheepsliften van het Centrumkanaal kan alleen maar een lyrische, in superlatieven uitgedrukte lofzang op het technische vernuft van onze voorvaderen opleveren. De liften maken op iedereen die ze aanschouwt een geweldige indruk. Zowel vanaf het water als vanaf de wal kan men slechts met verwondering, verbazing en verbijstering kijken naar de hoeveelheid vernuft en technisch inzicht die gecombineerd is in het ontwerp en de bouw van deze installaties. De liften verbruiken weinig of geen water, weinig of geen energie en produceren weinig of geen lawaai. En toch tillen ze schepen tot 350 ton over een hoogteverschil van zo'n zeventien meter per lift omhoog of omlaag, daarbij 440 kubieke meter water meezeulend.

Laten we eerst eens kijken naar het algemene principe van de scheepslift. Twee bakken ter grootte van een spits zijn gemonteerd op twee hoge roestvrijstalen pijlers die in twee cilinders kunnen verzinken: een bak staat in de laagste stand, dus met de stalen pijler waarop hij rust geheel verzonken in de cilinder, en de andere in de hoogste stand, dus met de pijler helemaal boven de cilinder uit. Deze tweede cilinder is gevuld met water, dat via een verbinding tussen de twee cilinders van de ene naar de andere kan stromen, als tenminste de afsluitkraan tussen de twee cilinders open staat, hetgeen nu, bij stilstand van de bakken, niet het geval is.

De laagste bak sluit door middel van een dubbele hefdeur aan op het kanaal aan de lage kant van de lift, de hoogste bak op identieke wijze aan het kanaal aan de hoge kant. De hefdeuren zijn dubbel, omdat natuurlijk de ene deur het kanaal en de andere deur de bak moet afsluiten als die twee los van elkaar komen. Als er (beneden en boven, of alleen beneden, of alleen boven) een schip in de bak gevaren is, laat men de twee dubbele hefdeuren zakken en worden de dubbele deuren losgekoppeld van elkaar. Een deur zakt naadloos in een gleuf in het uiteinde van het kanaalpand, waardoor dit waterdicht afgesloten wordt; de andere zakt op dezelfde manier in een afsluitgleuf aan het uiteinde van de bak, waardoor ook deze waterdicht afgesloten wordt. Een soortgelijke afsluiting wordt, maar dan aan de andere kant van de bak, op het andere niveau neergelaten voor zowel het kanaalpand als de bak. Als beide bakken zodoende los van de aansluitende kanalen waterdicht gesloten zijn, zet men de verbindingskraan open tussen de (met water gevulde) cilinder waarop de hoogste bak rust en de (vrijwel lege) cilinder waarop de laagste bak rust.

Nu blijkt, dat in de hoogste bak iets meer water is ingelaten dan in de laagste. Dit wordt bereikt doordat de stand van de bakken tegen het hoge kanaalpand ongeveer dertig centimeter lager ligt dan de stand van de bakken tegen het lage kanaalpand. Zodoende bevat de hoge bak altijd dertig centimeter meer water, hetgeen bij een breedte van 5 meter en een lengte van 40 meter resulteert in 75 000 liter water of 75 ton gewicht. Door het overwicht van de hoge bak drukt deze het water uit de cilinder waarop hij rust in de cilinder (dus onder de pijler) van de andere bak, die daardoor omhoog wordt gedrukt. Hierdoor wisselen de beide bakken van plaats: de hoge bak gaat naar beneden, de lage stijgt omhoog.

Als de dalende bak met de waterspiegel ongeveer dertig centimeter boven de waterspiegel van het lage kanaalpand gekomen is, staat de stijgende bak met de waterspiegel ongeveer dertig centimeter onder de spiegel van het hoge kanaalpand. Daar lopen de twee bakken klem tegen rubber afdichtingen die tegen de kanaaluiteinden zijn bevestigd, waardoor bak en kanaal waterdicht op elkaar aansluiten. Nu moet de ruimte tussen de twee deuren nog met water gevuld worden. Dit geschiedt door een klep in een van beide deuren. Het laatste beetje hoogteverschil van dertig centimeter moet nog worden opgeheven door uit de onderste bak water weg te laten lopen en in de bovenste bak water in te laten. Nu kan ook het overwicht voor de omgekeerde beweging weer tot stand worden gebracht door de beide deuren aan elkaar te koppelen en een klein stukje op te tillen, zodat het water eronderdoor kan stromen. Als het niveau in de bakken en de aansluitende panden gelijk is, worden de deuren verder omhoog geheven en kan het schip eronderdoor varen, het volgende pand in. De volgende beweging van de bakken is dan tegengesteld.

Bij deze hele operatie komt totaal géén motorkracht kijken: zelfs het heffen van de deuren geschiedt door een drijfwerk dat aangedreven wordt door de natuurlijke druk van het water. Men maakt gebruik van het hoogteverschil tussen het hoge en het lage kanaalpand. Dat verklaart de absolute stilte die er heerst terwijl de bakken van plaats wisselen.

De stalen constructie rond de bakken dient uitsluitend voor de geleiding van de bakken in hun verticale route, ze hebben geen ondersteunende functie. Alleen enkele loopbruggen, de bedieningsspindels van de kranen en de hefkabels van de deuren worden erdoor gedragen. De bakken zelf worden uitsluitend door de grote roestvrijstalen pijlers in hun met water gevulde cilinders gedragen.

De bediening van deze liften is de factor die ze zo kostbaar maakt. De bediening wordt verzorgd door een viertal personen per lift: twee bevinden zich op het niveau van het lage pand waar ze deuren en kleppen bedienen, twee anderen hebben op het niveau van het hoge pand dezelfde functie. Deze twee bedienen ook de spindels van de kranen, de afstelling van de hoogten en soortgelijke zaken. De handles hiervoor bevinden zich in een kleine cabine die als een mini-Eiffeltorentje op de

stalen constructie tussen de twee bakken is gebouwd: een fraai bouwsel van geklonken gietijzeren elementen.

Vanuit het westen gezien overbruggen de eerste drie liften een hoogteverschil van 16 à 17 meter per lift, de laatste ongeveer 14 meter. Samen met de kleine sluis die de verbinding met het nieuwe kanaal vormt, overbruggen de vier liften een verschil van 73 meter! Daar zouden in de tijd dat de liften werden gebouwd minstens twintig sluizen voor nodig zijn geweest. De passage daarvan zou zeker zeven uren hebben gevergd, terwijl de vier scheepsliften als er geen bijzonder oponthoud is binnen enkele uren kunnen worden 'genomen'.

Maar die tijdwinst is slechts één voordeel van de liften. Het voorkomen van de verspilling van water uit het hoogste kanaalpand was ten tijde van de bouw zeker zo belangrijk. Immers, bij sluizen zou er iedere twintig minuten een kolk vol water uit het scheidingspand zijn verdwenen, of - als men de bezuinigende opvangbekkens had gebouwd die soms worden toegepast - in ieder geval een halve kolk, wat nog altijd 400 000 liter water is. Met de liften verdwijnt er iedere twintig minuten hoogstens 75 000 liter water, namelijk alleen de dertig centimeter verschil die nodig is voor het overwicht van de bovenste bak. Dat spaart maar liefst 975.000 liter water per uur!



Nieuwe Scheepslift Strépy-Thieu

Deze waterbesparing is een belangrijke factor geweest bij de beslissing om vervanging van de scheepsliften door een identiek systeem te verwezenlijken: de scheepslift van Strépy-Thieu. Die nieuwe lift overbrugt het hoogteverschil van 73 meter, dat het sluisje en de vier oude liften samen opleveren, in één keer. De enorme toren waaraan de twee 1350 ton metende bakken bevestigd zijn is naast de liften 3 en 4 al zichtbaar. Op een reeks betonnen kolommen wordt het hoge kanaalpand vanaf de

aangrenzende heuveltop over een soort aquaduct naar de top van de toren geleid. Langs de toren glijden twee bakken van 110 bij 12 meter naar boven en beneden, volgens een met de oude liften vergelijkbaar principe. De nieuwe kanaalarm bij Strépy, waar men vaart voordat men in het spitsensluisje verdwijnt, voert naar de laagste van de twee bakken. Al vanaf 1993 kunnen schepen tot 1350 ton met behulp van deze nieuwe lift het kanaal bevaren!



Oude Scheepslift No 3

Het oude kanaal is ook na de afbouw van de nieuwe lift in gebruik gebleven. Oorspronkelijk als 'back-up' voor de nieuwe lift en eventuele storingen daaraan, en daarna als toeristische attractie en historisch erfgoed. Er komen jaarlijks heel wat toeristen naar de oude liften kijken. Bij die bezichtigingen zijn vaak gidsen aanwezig, die uitleg geven en demonstreren hoe alles (al meer dan honderd jaar) werkt. De gids kan ook de kleine, niet zo opvallende details van de scheepsliften verklaren, zoals de lieren. Deze dienden ertoe geladen schepen uit de bakken te trekken. Immers, tussen schip en bak was zo weinig ruimte, dat een diep geladen schip nauwelijks op eigen kracht de bak kon verlaten. Het moest daarbij soms geholpen worden met een staalkabel, die langs enkele katrollen op een lier op het midden-eiland wordt gedraaid. Zo was men het schip bij het verlaten van de bak behulpzaam.

Vroeger, toen schepen gejaagd werden, was deze hulp onmisbaar: het op handkracht of met paarden uit de bak trekken van een vol schip was bijna onmogelijk. Ook over de blokken waaraan de deuren worden opgehangen als ze samen omhooggetrokken worden, over de kleppen in die deuren, over de afdichtingen en over de werking van het drijfwerk van de hefdeuren zelf valt heel wat uit te leggen. Dat de deuren er na meer dan honderd jaar nog steeds in slagen zowel de kanaalpannen als de bakken waterdicht af te sluiten mag gerust een wonder genoemd worden!

In de route via de oude liften moeten tussen Thieu en La Louvière behalve de vier scheepsliften, ook nog een aantal ophaal- en draaibruggen gepasseerd worden, die overigens vlot en zonder noemenswaardig oponthoud door het personeel van de

betreffende overheidsdienst worden bediend. De doorvaart door het oude kanaaldeel tussen lift 4 (de laagstgelegen lift) en lift 1 (de hoogstgelegen, meest oostelijke lift) voert door de dorpjes Strépy, Bracquagnies, Houdeng-Aimeries en Coegnies. De tocht is bijzonder fraai, pittoresk en heeft een historische uitstraling die in België helaas zeldzaam geworden is. Pas na de (enigszins afwijkende, en minder hoge) laatste lift komt men, door een tweetal veiligheidshefdeuren, op het hoogste kanaalpand. Dat voert al dadelijk weer door een industriële omgeving en mondt na een kleine kilometer uit in het nieuwe kanaal. Onmiddellijk valt het verschil in maatvoering op. Het vele tientallen meters bredere kanaalprofiel met zijn schuine betonnen kaden heeft alle historische charme dadelijk verloren.

Overigens is lift nummer 1, de hoogst gelegen lift, veelvuldig buiten gebruik, omdat zich langdurig problemen hebben voorgedaan die niet zonder kostbare investeringen opgelost kunnen worden. Omdat de doorgaande vaart niet altijd verzekerd is, dient U zich vooraf goed te informeren als U overweegt de route door het oude kanaal te nemen!

Wie niet de oude, maar de nieuwe scheepslift van Strépy-Thieu neemt, bereikt anderhalve kilometer na het spitsensluisje van Thieu de beneden-voorhaven van de monsterlijk grote nieuwe lift. Wie van beneden aan komt varen ziet vaak al hoe een van de twee enorme bakken omhoog of omlaag gaat, want in tegenstelling tot de oude liften kunnen bij de nieuwe de beide bakken onafhankelijk van elkaar werken, omdat de hele zaak is opgehangen aan kabels met contragewichten.

Op dezelfde wijze als bij de oude liften worden de bakken met deuren afgescheiden van het kanaal, waarna de bak met schip (of schepen) en al omhoog wordt gehesen. Eenmaal boven aangekomen wordt de bak weer met het kanaalwater in verbinding gebracht door de dubbele deuren te openen, waarna er aan de bovenkant kan worden uitgevaren, via het korte aquaduct dat de lift verbindt met het kanaal, hoog op de heuvel. Na een flauwe bocht volgt er nóg een aquaduct, waarmee de N55 wordt overgestoken; het is zo'n zeshonderd meter lang. Na nog eens vier kilometer komt het grote, nieuwe kanaal dan weer samen met de vaart via de oude vier liften.

Nog een kleine vijf kilometer verderop mondt het Kanaal van het Centrum, op een steenworp van het dorp Seneffe, uit in het Kanaal Charleroi-Brussel. Van de industriële activiteit die vroeger dit laatste stuk van het kanaal kenmerkte – met de insteekhavens van La Louvière en Croyère, is sinds het verdwijnen van de zware industrie uit deze regio niets meer te bespeuren; beide insteekhavens zijn nu leeg en verlaten.

Wie in de buurt van de liften wil overnachten, kan terecht in de kanaalarm tussen de oude lift 4 en het nieuwe sluisje van Thieu; in het deel naar de oude sluis van Thieu, die buiten gebruik is, zijn goede afmeermogelijkheden gemaakt. Men is daar op loopafstand van zowel de laagste oude lift (nummer 4) als van de nieuwe lift.

Kanaal Charleroi-Brussel

De vaarverbinding tussen Charleroi en Brussel is in totaal 68 kilometer lang, en bevat 10 sluizen en het Hellend Vlak van Ronquières. Het kanaal is sinds 1968 geschikt voor schepen tot 1350 ton, maar de bouw tussen 1827 en 1832 leverde een veel bescheidener kanaaltje op. Schepen tot enkele honderden tonnen konden er varen, maar zelfs de spits met zijn 300 ton laadvermogen kon pas na de aanpassingen van 1882 het gehele kanaal bevaren.

In die spitsen-periode telde het kanaal maar liefst 38 sluizen: twaalf aan de kant van Charleroi van het scheidingspand, en zesentwintig aan de Brusselse zijde. De tijdrovende reis duurde dan ook veelal drie dagen, soms zelfs langer als er veel scheepvaart was. Pas de bouw van het Hellend Vlak van Ronquières, dat met één klap de sluizen 13 tot en met 28 overbodig maakte, leverde een bekorting van de vaartijd op. Nu kan men (zomers, als de vaardagen lang zijn) de afstand Charleroi Brussel met een beetje geluk in één dag afleggen. Daarbij mist men dan wel het verreweg mooiste gedeelte van het oude kanaaltje, van het scheidingspand via Seneffe en Arquennes naar Ronquières; de reis met een van de twee bakken van het Hellend Vlak is weliswaar spectaculair, maar kan het landschappelijk niet tegen de oude route opnemen.

In Charleroi sluit het kanaal aan op de Samber, die vanuit Frankrijk (met aansluitingen vanaf Seine, Oise en Aisne) bevaarbaar is tot in de Maas bij Namen. Helaas is in Frankrijk de doorgaande vaart al jaren gestremd als gevolg van een op instorten staand aquaduct. Aan de Brusselse kant komt het kanaal uit in de Zeehaven, vanwaar men via het Zeekanaal Rupel-Brussel naar de Schelde (en daarmee naar Gent en Antwerpen) kan varen. In het scheidingspand ten slotte komt het Kanaal van het Centrum uit. Dat vormt de verbinding met het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes en dus met de Schelde, de Dender en verder naar het westen, het Kanaal Bossuit-Kortrijk en de Leie.

Het huidige kanaal Charleroi-Brussel takt tussen Marchiennes en Marcinelle, in het westen van de stad Charleroi, van de Samber af. Het eerste kanaalpand houdt nog even de sfeer vast die de Samber ter plaatse van Charleroi kenmerkt: vervuiling, industrie, rook, roest en roet onder enorme wolken van koeltorens en schoorstenen. Bovendien ligt op de oevers een dikke laag stof over alles heen: over gebouwen en gewassen, over weilanden en wegen, over daken en dennen. Men zal er dan ook niet rouwig om zijn de Samber hier te verlaten, in de hoop dat het kanaal minder erg zal zijn.

Met drie grote sluizen (Marchiennes, Gosselies en Viesville) klimt men al gedurende de eerste tien vaarkilometers ongeveer twintig meter omhoog naar het scheidingspand. De industrieën laat men allengs meer achter zich en met iedere klim is de omgeving groener en schoner. Het scheidingspand voert ten slotte door een groene geul in het landschap, waar men -- deels omdat de industrie verdwenen

is, deels omdat de hoge oevers van deze diepe geul over het algemeen weinig uitzicht opleveren -- slechts dennenbossen, struikgewas en grasvelden ziet. Het kanaaldeel tussen Charleroi en het hoogste pand is efficiënt en breed. Het is van schuine betonnen oevers voorzien en van handige remmingen en afmeermogelijkheden bij de drie sluizen (althans, zoals overal in België, voor grotere schepen). Maar het scheidingspand is ook saai, weinig afwisselend en het biedt behalve bij de sluizen nauwelijks mogelijkheden om aan land te komen, juist door die schuine betonnen oevers. Alleen in het restant van het oude kanaal bij 'la Marlette', net voorbij Godarville, kan nog worden afgemeerd, in het jachthaventje aldaar, of in de invaart naar het oude kanaal bij Seneffe, waar men tot aan de eerste (gesloten) brug nog wat beschutting kan vinden voor de langsvarende grote schepen. De industriële insteekhavens zoals die van Feluy mag men als plezierschip niet eens in. Bovendien hebben ze door hun chemisch-industriële karakter ook weinig plezier te bieden!

Er is behalve het gebrek aan bezienswaardigheden nog een reden om te voorkomen dat men de nacht moet doorbrengen in het scheidingspand van dit kanaal: de hoogte! Omdat het grootste deel van het pand, als men de korte uitgegraven geul net boven de sluis van Viesville voorbij is, boven op een hoogvlakte ligt, is er vaak wind en is de temperatuur er om de een of andere reden altijd een paar graden lager dan in de rest van de Benelux. Daardoor wordt een overnachting in dit pand soms een koude, winderige belevenis. Vooral aan het eind van het pand aan de remmingen van het Hellend Vlak, waar het kanaal uitgebouwd is op een kunstmatige heuvel die tientallen meters boven de omgeving uitsteekt, is dit effect voelbaar!

Dit koude winderige gedeelte van het scheidingspand is de 'bypass' van de vijftien sluizen tussen de vroegere sluis 13 en sluis 28, die mogelijk is geworden door de bouw van het Hellend Vlak. Vroeger volgde het kanaal de rivier de Samme, en boog verder naar het oosten af om langs de stadjes Seneffe en Arquennes in vijftien stapjes van ongeveer 4 meter af te dalen naar Ronquières, waar het kanaaltje net beneden de baan van het Hellend Vlak de huidige loop weer terugvindt. Nu zijn van dit oude traject alleen het bovenste pand (met sluis 13) en de onderste drie panden (met de sluizen 26, 27 en 28) nog intact. Wel kan men de oude loop van het kanaal nog te voet volgen, door een fraai heuvelandschap kronkelend langs de Europese wandelroute Grande Randonnée 12.

Aan de Brusselse kant wordt het scheidingspand van het Kanaal Charleroi-Brussel begrensd door het Hellend Vlak van Ronquières, in het Frans *Plan Incliné de Ronquières* geheten. Het Hellend Vlak is een enorme constructie: twee grote bakken als een soort dok. Ze kunnen, na invaart van de schepen, van het kanaal worden losgemaakt zoals dat ook bij de scheepsliften gebeurt, en rijden dan over een traject van anderhalve kilometer schuin naar beneden om het hoogteverschil van 68 meter tussen het scheidingspand en Ronquières te overbruggen.



Hellend Vlak van Ronquières

De lange hellingbaan met de rails en de kabels waar de contragewichten aan voortgesleept worden is onderdeel van een imposant panorama. De constructie domineert door de monumentale toren die erboven gebouwd is het hele landschap. De bakken zijn met golfplaten bekleed en in een menie-achtige kleur gespoten. Net als de nieuwe scheepslift in het kanaal van het Centrum kunnen de rollende bakken van het Hellend Vlak onafhankelijk van elkaar gebruikt worden. Ze houden immers niet elkaar in evenwicht, maar hebben ieder een eigen contragewicht. Voor de afwikkeling van de scheepvaart is dat een groot voordeel, omdat het toestaat dat de bewegingen worden afgestemd op het aanbod van schepen. Bij weinig scheepvaart, of als er onderhoud gepleegd moet worden, wordt er met maar één bak gewerkt. Na een aan de scheepsliften gelijke procedure om de deuren die het kanaal en de bak begrenzen samen te sluiten (zie onder Kanaal van het Centrum), begint de bak aan zijn 68 meter diepe en anderhalve kilometer lange afdaling. De 5000 ton wegende bak rijdt op 236 treinwielen over vier rails, en het contragewicht dat in een goot onder de bak de andere kant op beweegt, rijdt over weer andere rails. Het gewicht en de bak zijn vrijwel in evenwicht, de dalende van de twee is steeds iets zwaarder dan de stijgende (omdat als de bak moet stijgen er iets minder water in wordt gelaten, en als hij moet dalen juist iets meer). De bak is met een eigen kade uitgerust, die als je erop stapt van een metalen rooster gemaakt blijkt te zijn, waar je dwars doorheen kijkt. Beneden zie je de paden naast de rails

en de honderden spoorwielen waarop de bak zich voortbeweegt. Als je probeert over de kade mee te lopen op punten waar de bak een lantaarnpaal passeert, blijkt dat je nog behoorlijk door moet stappen om de snelheid van de bak bij te houden: hij gaat zeker met vijf kilometer per uur naar beneden. In een goed half uur is de operatie dan ook voltooid en sluit de bak beneden weer aan op het kanaalpand daar. Daar volgt de openingsprocedure van de twee deuren: beide deuren worden, als de bak wegrolt, door de druk van het water in het pand op de deur van het pand (en in de bak op de deur van de bak) tegen hun rubber afdichtranden gedrukt. Als de bak aan de andere kant tegen de aansluiting wordt gereden, laat men door een van de kleppen water toe tussen de twee deuren, zodat het drukverschil wegvalt en de deuren na aan elkaar gekoppeld te zijn naar boven gehesen kunnen worden. Simpel, maar je moet er maar opkomen!

Beneden aangekomen voelt men al dadelijk een groot verschil met het kanaal op de hoogvlakte: de wind is beduidend afgenomen en het is in het dal altijd aangenamer weer dan boven op de hoogvlakte. Voor overnachtingen kunnen de kaden van Ronquières dan ook beter dienen dan de remmingen 'boven'. Desgewenst kan men in de oude kanaalarm nog beschutting zoeken tegen de golfslag van de - hier vrij drukke - scheepvaart, maar de twee nog bruikbare sluisjes worden eigenlijk enkel nog bediend voor de woonschepen die hier ligplaats hebben genomen. Het is dan ook beter om enkele kilometers verderop in de 'kom' van sluis Ittre ligplaats te nemen als men hier wil overnachten of pauzeren; daar is een jachthaven aangelegd in de ronding van de kom.

Na het Hellend Vlak resten nog de sluisen van Ittre, Lembeek, Halle, Lot, Ruisbroek, Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek (5 t/m 11). Daarvan is alleen de sluis van Ittre zeer groot en hoog. Men daalt er maar liefst 13 meter, in een meer dan gigantische sluiskolk die de afmetingen van alle andere sluisen op dit traject verre overtreft - op de groei gebouwd, ongetwijfeld. De tijd, die het vullen en weer ledigen van de kolk in beslag neemt, is overigens een reden voor vaak lange wachttijden bij deze sluis.

In het pand tussen de sluisen van Ittre en Lembeek passeert men de taalgrens: Ittre ligt in Wallonië, Lembeek in Vlaanderen. Het lijkt wel alsof beide gewesten hun best hebben gedaan hun smerige industrie zo veel mogelijk tegen het andere gewest aan te leggen, want over de gehele lengte van het pand zijn de oevers bedekt met de meest afschuwelijke zware industriecomplexen die men zich voor kan stellen. Hoogovens, cokes-verwerkende bedrijven, zware elektriciteitscentrales en cement- en betonbedrijven spannen samen om ondoordringbare wolken poeder, stof, rook en roet over het kanaal en de jaagpaden uit te storten. Soms is de luchtvervuiling zo hevig, dat het zicht erdoor beperkt wordt tot hoogstens vijftig meter, en dat op een klaarlichte, heldere dag! Het doet het ergste vermoeden voor de rest van het kanaal tot aan Brussel.

Gelukkig blijkt de industrie een zeer plaatselijk fenomeen: de sluis van Lembeek eenmaal voorbij, vaart men weer tussen groene oevers, met struikgewas en ook bossen op de hellingen, en pittoreske landschappen op die plaatsen, waar men over het landschap uit kan kijken.

Het stadje Halle, waar de volgende sluis ligt, is zelfs ronduit fraai. De tussen de gebruikelijke stenen kaden opgesloten doorvaart laat weliswaar niet veel van de stad zien, maar er zijn genoeg goede aanlegmogelijkheden om deze plaats uit te kiezen voor een overnachting of in ieder geval voor een kort bezoek: tot aan Brussel zullen zich niet meer zulke gelegenheden voordoen.

Halle ligt in het dal van de Zenne, het riviertje waarboven de oorsprong van de stad Brussel ook is gebouwd. In de Basiliek van Halle -- de stad is het bedevaartsoord van de Zwarte Madonna -- kan men het beroemde zwarte Mariabeeld bewonderen.

Tussen Halle en Brussel zijn alle sluizen identiek, op de gehanteerde taal na (Lembeek, Halle, Lot en Ruisbroek liggen in Vlaanderen, maar Anderlecht en Molenbeek liggen in het Brussels Gewest!) . Oude, maar grote sluizen (80 x 10 m), met versleten, maar functionele kaden met goede, grote bolders. Zorgt u er wel voor trossen te hebben met zeer ruime lussen: een lus met een diameter van minder dan één meter is gegarandeerd te klein om overal overheen te kunnen in België! In noodgevallen lost u dat als volgt op: de lus op de bolder van het schip, en het touw achter de walbolder langs halen, zodat het hele touw een lus vormt. Is het touw daarvoor niet lang genoeg, dan kan men ook het touw door de kleine lus halen, zodat een variabele, grotere lus ontstaat. U krijgt dan waarschijnlijk problemen met het losgooien, maar die kunt u oplossen door iemand op de sluisgade te laten tijdens het schutten.

In Brussel, na sluis Anderlecht, vaart men langdurig tussen hoge kademuren, waarover op sommige plaatsen de rijweg uitgebouwd is op een soort terras, dat boven het kanaalwater hangt. Door het Vergote Havendok, de oude Brusselse binnenvaarthaven, vaart men door de laatste vaste bruggen achter het Koninklijk Paleis, waar de jachthaven van Brussel is gevestigd en waar het kanaal Charleroi-Brussel uitmondt in de Zeehaven en in het Zeekanaal Rupel-Brussel.

Behalve de drukte op de oevers (altijd een fraai gezicht als men er zelf niet middenin zit) en de sierlijke oude bruggen, is er weinig aantrekkelijks aan de doorvaart. Het vaak vervuilde kanaalwater draagt ook nauwelijks bij aan de ambiance! Bovendien wordt een overnachting op een onbewaakte plaats in Brussel door alle officiële instanties sterk afgeraden: het aantal inbraken in pleziervaartuigen blijkt onaangenaam hoog te zijn. Als men de stad wil bezoeken, verdient het aanbeveling om ofwel buiten de stad, ofwel in de jachthaven vast te maken. Dat zo'n bezoek aan Brussel alleszins de moeite waard is, staat vast!

De stad is oorspronkelijk voortgekomen uit een rond de tiende eeuw in de Zenne gebouwd slot. Door handel ontwikkelde de vestingplaats zich tot een welvarend en

kunstzinnig regionaal centrum. Vanaf de zestiende eeuw werd Brussel steeds belangrijker als regeringscentrum van de Nederlanden, waarvan het uiteindelijk ook de hoofdstad werd. In 1830, als België zich van de Nederlanden afsplitst, wordt het de hoofdstad van België.

In de stad is, naast de tientallen musea, theaters, tentoonstellingen en andere cultuurhoogstandjes, ook de architectuur van de Gouden Eeuw te bezichtigen. De Grote Markt (*La Grande Place*) met het stadhuis, gebouwd in zuiver gotische stijl en met vergulde beeldhouwwerken in de gevel, en met de dertien gildehuizen, gebouwd rond 1700, is een adembenemend plein. Het levert vooral 's avonds, als het feeëriek verlicht wordt, een onvergetelijk beeld op. Maar ook het beroemde Manneken Pis, de voorloper van de moderne waterleiding, is vlak bij de Grote Markt te bezichtigen. Het Koningsplein en het Paleizenplein met talloze musea, paleizen, kerken, en het Park van Brussel, geven een indruk van de grootse macht die deze stad in het verleden, in het heden, en vermoedelijk ook in de (Europese) toekomst kent.

Voor wie de dagelijkse sfeer van een stad wil proeven in plaats van de cultuurhoogstandjes, is de Korte Beenhouwerstraat met zijn vele minuscule restaurantjes, gelegen pal naast de Grote Markt in de wijk die *Ilot Sacré* (het Heilig Eilandje) heet, een must. De Beenhouwerstraat met zijn sieradenverkopers en schilderijtjes die aan de man worden gebracht doet aan het Parijse *Place du Tertre* denken.

De Muntshouwborg (waar in 1830 de volksopstand die de onafhankelijkheid inluidde een aanvang nam) is een centrum van hedendaagse cultuur: de balletten van Maurice Béjart (het Ballet van de XX-ste Eeuw) zijn wereldberoemd, en ook de Brusselse Opera is een waardige concurrent voor haar Parijse of Amsterdamse burens. Nieuwstraat, Brouckereplein en omgeving vormen het winkel- en uitgaanshart van deze (in de woorden van Jacques Brel) bruisende stad.

In de buitenwijken van Brussel kan men ook een aantal beroemde fenomenen vinden: we noemen hier slechts het Koninklijk Paleis van Laken en het Atomium (beide op korte afstand van de koninklijke jachthaven gelegen) en het slot van Beersel ten zuiden van Brussel. Als men in de zeventien officiële musea van Brussel geïnteresseerd is, of in de vele tientallen historische gebouwen en paleizen, of in de honderden bezienswaardige kerken, doet men er goed aan een gedegen reisgids van deze fraaie stad te kopen, en een flink aantal dagen uit te trekken om dit alles te bezichtigen. Gecombineerd met het genieten van de vele culinaire toppers die men hier kan bekomen, is het bezoek aan deze stad een feest op zichzelf.

Kanaal Dessel-Kwaadmechelen

Het Kanaal Dessel-Kwaadmechelen vormt de verbinding tussen het Albertkanaal net boven de sluis van Kwaadmechelen en het punt waar het Kanaal Bocholt-Herentals en het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten elkaar ontmoeten, net boven sluis 4 van Dessel. Het is 15 kilometer lang en het bevat geen sluisen. Het kanaal is gebouwd na de totstandkoming van het Albertkanaal, en het is na de grote modernisering daarvan ook aan de moderne eisen aangepast om tijdwinst mogelijk te maken voor schepen die uit de zandwinningsgebieden of van Turnhout of van de Zuid-Willemsvaart komen en naar Antwerpen varen. Immers, de vaart via dit rechte kanaal brengt de schipper in ruim een uur naar het Albertkanaal, vanwaar nog slechts drie sluisen gepasseerd moeten worden tot Antwerpen, terwijl de oude verbinding over het Kempisch Kanaal zeven sluisjes bevat, die deels nog met de hand bediend worden. Ook de vaart van Turnhout rechtstreeks naar Antwerpen via het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten bevat westelijk van Turnhout maar liefst negen handbediende sluisen, zodat het Kanaal Dessel-Kwaadmechelen ook voor die route een goed en tijdbesparend alternatief is. Het kaarsrechte kanaal wordt dan ook door heel wat beroepsvaart intensief gebruikt.

Komend vanaf het Albertkanaal bij Kwaadmechelen merkt men nauwelijks verschil in omvang tussen de beide waterwegen. Deze zijtak heeft altijd nog de afmetingen van het Amsterdam-Rijnkanaal, al zijn de vaste bruggen dan iets lager. De beide oevers zijn bebost: slechts af en toe wordt de passant een blik gegund op het achterliggende land, of steekt er bebouwing boven de bomen uit, zoals de kerktoren van het stadje Balen. Hoewel de oevers schuin zijn, is er aan de vele aanlegkaden genoeg gelegenheid om vast te maken. En omdat de wegen hier doorgaans ver van de vaarweg lopen en de waterbreedte groot genoeg is om de doorgaande scheepvaart op afstand te houden, kan men er goed aanleggen.

Het roer dient op deze vaarweg uitsluitend voor kleine koerscorrecties: bochten bestaan hier niet, de vaarweg is over zijn gehele lengte zo recht als een liniaal! Bijna aan het eind van het kanaal is aan stuurboord een invaart naar een prachtige plas die in een beschermd natuurreserveat ligt en waarin veel kleine watersport wordt bedreven. De plas wordt zowel 'Kanaalmeer' als 'Zilvermeer' genoemd op kaarten. Ze wordt omgeven door duinen van het fijne, zilverwitte Kempenzand, dat kenmerkend is voor deze streek. Wie op het anker de nacht wil doorbrengen, vindt hier de mooiste omgeving die hij zich maar wensen kan. Men waant zich bij avondlicht op de rede van een tropisch eiland, zo fraai glinstert het witte duinzand op tussen de donkere naaldbomen.

Enkele honderden meters voorbij deze waterplas bereikt het Kanaal Dessel-Kwaadmechelen de viersprong van Dessel, en daarmee het Kanaal Bocholt-Herentals en het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten.

Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten

Het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten vormt de verbinding tussen Antwerpen en het Kanaal Bocholt-Herentals via Turnhout. Het kanaal dateert van lang vóór de bouw van het Albertkanaal, waarin het nu bij de Antwerpse voorstad Schoten uitmondt, en is ook ouder dan het Kanaal Bocholt-Herentals. Vroeger vormde het kanaal een deel van de hoofdverbinding tussen Antwerpen en de Zuid-Willemsvaart, maar die functie is eerst door het Kanaal Bocholt-Herentals en later door het Albertkanaal volledig overgenomen. Voor de beroepsvaart is dit kanaal dan ook nog maar van betrekkelijk weinig betekenis. De pleziervaart daarentegen maakt graag gebruik van het kanaal als een rustig en veilig alternatief voor het veel drukker Albertkanaal.

De geografische ligging van het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten wekt, gezien op een landkaart, vaak bevreemding, maar laat zich gemakkelijk verklaren uit de terreingesteldheid in dit gebied. Men heeft het kanaal namelijk zodanig gesitueerd, dat negen van de tien sluizen in de meest westelijke tien kilometers van het kanaal liggen en de tiende sluis daar nauwelijks tien kilometer vandaan. Daardoor kon meer dan twee derde van het kanaal zonder sluizen worden gebouwd en heeft men vanaf Turnhout een 'gelijkvloerse' verbinding met het Kanaal Bocholt-Herentals boven sluis 4 van Dessel. Door het kanaal Dessel-Kwaadmechelen bereikt men zelfs het Albertkanaal zonder een sluis te hoeven passeren. Het kanaal volgt als het ware de glooiing van het landschap in deze regio.

Varend van de viersprong bij Dessel in de richting van Turnhout voert onze tocht eerst door een van de mooiste stukken van dit prachtige Kempische land. De stuurboordoever (oostelijke oever) is één groot natuurgebied, met bossen, heidevelden, zelfs duinlandschappen zover het oog reikt. Vlak langs het kanaal, boven het zojuist vernieuwde jaagpad, rijzen hoge bomen als een paraplu of parasol boven het vaarwater op, en de smalle rechte vaart bevindt zich in een eeuwige groen getinte schemering van gebladerte. Het ruikt hier naar bos, naar mos en naar bloeiende bloemen, en de lage bedijking staat af en toe tussen de bomen door een sprookjesachtig uitzicht toe op boerderijen, buitenhuizen en kleine korenveldjes. Er lopen nauwelijks wegen in deze streek en lawaai van verkeer ontbreekt dan ook volledig. Fietsers en wandelaars bevolken de jaagpaden, of wachten bij de enkele minuscule ophaalbrugjesbrugjes die nog níet door vaste bruggen vervangen zijn, als die voor onze doorvaart omhoog gedraaid worden. Er heerst een sfeer van blij rust en de natuur heeft het hier - terecht - voor het zeggen.

Af en toe vindt men, in zwaikommen en kanaalverbredingen, een aantal aangemeerde jachtjes en plezierscheepjes, zoals bij de Vaartbrug naar Retie. Wanneer men in zo'n zwaikom aanlegt, kan men natuurlijk ook een schitterende boswandeling maken, of zelfs een fietstocht als men tenminste rijwielen bij zich

heeft. De hele omgeving van dit kanaal leent zich uitstekend voor uitstapjes van allerlei aard. Let echter wel op: niet alle verbredingen en zwaaikommen zijn diep genoeg, soms zijn ze verzand of met drijfbomen afgesloten. Eén ding hoeft men er niet te zoeken, en dat is nachtleven. Voor de meer wereldse geneugten moet men tenminste naar Turnhout doorvaren, hoewel zelfs daar de mogelijkheden nog beperkt zijn. Maar de overvloedige en rijke natuur maakt dit gemis meer dan goed.

Het kanaal buigt eens in de 5 à 10 kilometer een beetje naar het westen, nooit naar het oosten. Door deze koppige neiging bereikt het na ruim 27 kilometer de stad Turnhout, zonder sluizen, en met alleen de kleine ophaalbruggen (in België kantelbruggen genoemd) als hindernis. Overigens is een stoot op de hoorn steeds voldoende om de brugwachters aan het werk te krijgen. De doortocht verloopt in een zeer gemoedelijke en vriendelijke sfeer en van de soms nukkige en stuurse behandeling van pleziervaarders in de grotere vaarwegen is op dit kanaal niets te merken. De vier of vijf vaaruren van Dessel naar Turnhout zullen voor velen de aangenaamste uren van de tocht vormen.

Op de meest Noordelijke punt van het kanaal, bij de brug van Ravels, is nog een zand- en grindloskade, en iets verderop, achter de bocht waarmee het kanaal weer in Zuidwestelijke richting draait, ligt tegenover de Camping Turnhout in een verbreding nog een jachthaven.

De aankomst in Turnhout blijkt uit de enkele fabrieken die naast een brede zwaai kom zijn gebouwd en die een laad- en loskade in het kanaal hebben. Hier kan men goed afmeren voor een bezoek aan de stad, al is het zaak voldoende ruimte voor de kempenaars te laten die hun lading bij de fabriek moeten laden of lossen. Deze schepen hebben meer dan 50 meter vrije kade nodig! Bovendien is de Nieuwe Kade, anderhalve kilometer verderop, een betere ligplaats voor jachten, vlak bij het centrum van Turnhout.

Turnhout is een niet onbelangrijk regionaal centrum van handel en industrie. De stad is bekend door de rol die zij speelt in de avonturen van Tijn Uilenspiegel en door de speelkaarten die er gemaakt worden. Uiteraard is er een Speelkaartenmuseum en de stad beschikt ook over een zeer robuust kasteel, het Kasteel Hertogen van Brabant, die er overigens al lang geen eigenaren meer van zijn. Het slot herbergt tegenwoordig het Paleis van Justitie. Wie verder nog in Turnhout wil rondkijken, kan ook de Sint Pieterskerk op de Grote Markt bezichtigen. Ook om te foerageren biedt Turnhout goede mogelijkheden, vooral op zaterdagen, want dan is er een uitgebreide markt op - hoe kan het ook anders - de Grote Markt.

Vorbij Turnhout voert het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten door een iets meer bewoonde wereld dan vóór de stad. Maar ook in dit kanaaldeel is de kleinschaligheid, de uitbundige oeverbegroeiing en de rust het meest kenmerkend, al loopt hier soms een landweggetje naast het jaagpad waarover af en toe een auto rijdt. Men passeert een groot aantal van de typische brugjes. Ze worden doorgaans

vlot geopend na een signaal met de sloopshoorn, soms door een eigen brugwachter - die dan wel een groot deel van de dag slapend door zal brengen - maar vaak ook door een meefietsende beampte, die in zijn eentje een aantal brugjes bedient. Men passeert veel steenbakkerijen, omdat het zand uit deze streek zich uitstekend leent voor verwerking in de steenindustrie. Veel van deze fabriekjes hebben nog aan- en afvoer van materiaal en producten over het water, wat de incidentele kempenaar verklaart die men hier nog wel kan ontmoeten. Langs kleine dorpen als Beerse en Sint Jozef bereikt men na een kilometer of twaalf de eerste sluis, sluis 1 Rijkevorsel, die net als zijn eerstvolgende acht lagergelegen 'broertjes' intussen is gemechaniseerd. In het (enorme) nieuwe bedieningsgebouw zetelt de centrale, die via marifoonkanaal 20 bereikbaar is.

Na de sluis van Rijkevorsel gaat het kanaal in een rechte lijn tussen de meertjes en vennen van Sint Lenaarts door, langs het gelijknamige dorp, en na weer een flauwe bakboordbocht verder langs Brecht, waar een paar jachtligplaatsen zijn gecreëerd in een van de zwaikommen. Pas vijftien kilometer na sluis I Rijkevorsel bereiken we dan eindelijk sluis 2, en daar lijkt het kanaal wraak te willen nemen voor het feit dat de 'luie plezierschipper' al die tijd slechts één keer heeft hoeven werken om zijn schip gescht te krijgen. Op de laatste tien kilometer van het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten passeren we maar liefst negen sluizen! De sluizen 2 en 3 van Brecht, 4 en 5 van Sint Job in 't Goor (met daartussen weer een jachthaventje) en 6, 7, 8 en 9 van Schoten (ook met een jachthaven tussen 7 en 8) liggen netjes met steeds een kilometer tussenruimte als een trap in het kanaal. Als hier tegenvaart is, ontstaat er algauw oponthoud. Maar ook als er een schip voor u vaart, kan het zijn dat u geduld moet hebben.

Dezelfde ijzeren brugjes overspannen ook hier veelvuldig het kanaal, en de breedte van dit stuk van de route is zeker niet groter dan de breedte van het *Canal du Midi* in Frankrijk of van de Trekvaart naar Monnickendam in Nederland. De sluisjes zijn nog altijd van kempenaar-afmetingen, vijftig bij zeven meter. Gevrijwaard van verkeerslawaaï en nog altijd omzoomd door hoge bomen dalen we trap voor trap af naar de Antwerpse voorstad Schoten. Na sluis 9 naderen we sluis 10 van Schoten, de laatste sluis in dit prachtige kanaal. Omdat dit voor de vaart in de andere richting de éérste sluis is, is ook hier de centrale post via kanaal 20 bereikbaar. In deze sluis schutten we bijna zeven meter naar beneden en als de stroom-afwaartse deuren openzwaaien, kijken we uit over de zuidelijke oever van het Albertkanaal, waar de enorme zand- en grindoverslaghaven van een betoncentrale de hele horizon vult. Na de korte voorhaven van sluis 10 bevinden we ons op het Albertkanaal zelf, op een punt ongeveer vijf kilometer van de Antwerpse havendokken verwijderd. Men kan in die richting de reis vervolgen, maar men kan ook oostwaarts het Albertkanaal op varen, om nog geen vijfentwintig kilometer verder via het Kanaal Bocholt-Herentals terug te keren over een bijna even fraaie en lieflijke vaarweg als het kanaal Dessel-Schoten-Turnhout.

Kanaal Gent-Terneuzen

Al in de zestiende eeuw verkreeg de stad Gent een verbinding met de zee door de 'Sasse Vaart, die echter al na honderd jaar onbruikbaar en dichtgeslibd was. De honderd jaar later aangelegde verbinding met Oostende over het Kanaal van Gent naar Oostende herstelde weliswaar de verbinding met de zee, maar kon niet voldoen aan de vraag naar betere transportmogelijkheden, die in de handelsstad zeer groot was.

Daarom werd in 1827 een nieuw kanaal van Gent naar Neuzen geopend, dat aansluiting had op de goed bevaarbare Westerschelde. Dit kanaal is de voorloper van het huidige kanaal van Gent naar Terneuzen. Door aanpassingen en vergrotingen - in 1910 al naar een bevaarbaarheid voor schepen tot 10 000 ton, in 1968 zelfs naar 60 000 ton - is het kanaal in 150 jaar meegegroeid met de eisen van de tijd.

Het Kanaal van Gent naar Terneuzen heet in België officieel het Zeekanaal van Gent naar Terneuzen en dat is niet helemaal onterecht. Het grootste deel van het kanaal heeft namelijk afmetingen, waarbij men zich met een plezierscheepje heel erg bewust wordt van de betrekkelijkheid van alle dingen. Op de brede watervlakten voelt men zich snel verloren, en als er dan ook nog een zeeschip voorbij stuift, krijgt men de neiging om een goed heenkomen te gaan zoeken.

Het kanaal vormt de verbinding tussen de havendokken van Gent en de Westerschelde bij Terneuzen. Via deze waterweg kunnen zeer grote schepen de stad Gent bereiken. De Westsluis in Terneuzen kan schepen van 290 bij 40 meter schutten, en ook de bruggen zijn aangepast op het doorlaten van zee-reuzen.

Om de ontwikkelingen naar immer grotere zeeschepen bij te houden, wordt inmiddels zelfs een nieuwe zeesluis gebouwd, die 427 meter lang en 55 meter breed wordt, even groot als de nieuwe sluisen in het Panamakanaal.

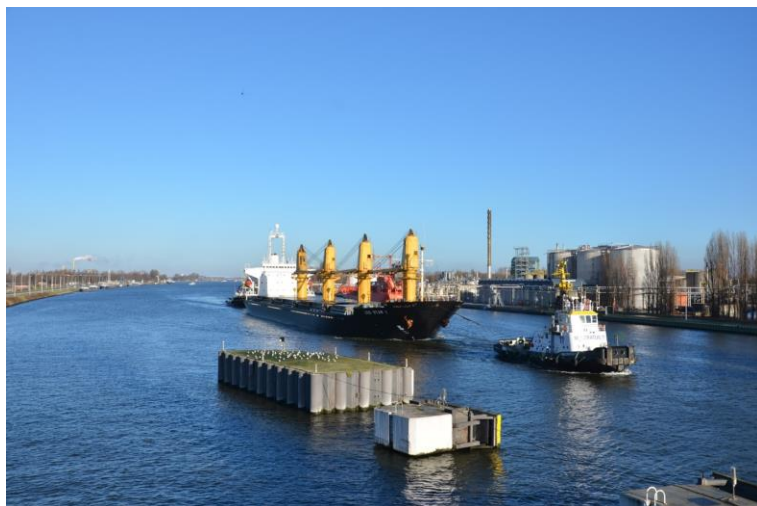
Het kanaal is ruim dertig kilometer lang. Onderweg sluit de Moervaart nog op het kanaal aan, een onbeduidende en doodlopende, maar fraaie landelijke vaarweg naar Lokeren. Het kanaal van Gent naar Terneuzen vormt naast de Schelde de tweede belangrijke verbinding tussen de Zeeuwse wateren en de vaarwegen in het westen van België, zodat hier altijd enorm veel binnenvaart is.

Op het Kanaal van Gent naar Terneuzen geldt een eigen reglement, een overblijfsel van het oude Nederlandse Vaarreglement. Dat is tussen de beide landen overeengekomen omdat het Belgische reglement voor dit kanaal het meest overeenkwam met het Vaarreglement. In de ANWB-Almanak zijn de relevante artikelen van dit reglement opgenomen.

Vanuit de stadwateren van Gent vaart men door het Handelsdok naar het noorden tot het dok bij de Tolhuisbrug een doorvaart biedt naar de Wiedauwkaai-spoorbrug, een lage beweegbare brug. Als men deze brug eenmaal gepasseerd is, vaart men in

de zogenaamde Voorhaven, waarover iets verder nog de Meulestederbrug ligt, die echter voor de meeste jachten niet open zal hoeven. Snel daarna komt men in het eigenlijke Zeekanaal uit, op een weidse viersprong waarop behalve de havendokken van Gent ook de Ringvaart om Gent aansluit.

Vanaf die viersprong is het Kanaal van Gent naar Terneuzen een echt groot vaarwater. Na het Sifferdok, aan stuurboord, is er aan bakboord nog wel de jachthaven van de Koninklijke Yacht Club Gent aan de Eilanderskaai, maar daarna is álles op zeescheepvaart afgestemd. Het Mercatordok, het tweede grote dok aan stuurboord, is een containerterminal.



Kanaal van Gent naar Terneuzen

De breedte is imposant, en op een scheepje voelt men zich snel nietig tussen alle enorme schepen die hier gemeerd liggen en rondvaren. Men passeert de Moervaart bijna met een gevoel van spijt dat die verderop geen verbinding met de Schelde meer heeft. Net voorbij de Moervaart passeert men het Rodenhuizedok, waar brandstoffen en grondstoffen worden overgeslagen. Het

Kluizendok, dat aan bakboord als een enorme watervlakte op het kanaal aansluit, maakt dat effect nog erger. En als men na een tiental kilometers de brug van Zelzate nadert, wordt het kanaal nóg breder.

Op de oevers speelt zich zeer veel industriële en handelsactiviteit af, maar veel uitzicht heb je hier niet. Het kanaal wordt ook bijna overal omringd door polders, die laag liggen en nauwelijks zichtbaar zijn. De enorme draaibrug te Zelzate heeft een doorvaarthoogte van meer dan acht meter, en wordt alleen voor zeeschepen gedraaid. Maar dan is men de E-34 al gepasseerd, want die gaat tegenwoordig door een tunnel ónder het kanaal door.

Nog geen kilometer na de Zelzatebrug bereikt men de Nederlandse grens. Precies op de grens ligt aan stuurboord ter plaatse van het vroegere tolkantoor nog een jachthaven, de Marina Zelzate.

De volgende draaibrug is die van Sas van Gent - al even imposant als die in Zelzate - en deze brug verbindt het eiland Sas van Gent met de oostoever. In Sas van Gent is niet echt veel te beleven, maar voor thuisvaarders en voor België-vaarders zal de stad vaak de eerste of laatste mogelijkheid bieden om zaken in eigen land te regelen. Sas heeft een jachthaven in allebei de doodlopende kanaalarmen van de

oude doorvaart door de stad, waar men goed kan aanleggen.

Na Sas van Gent rest nog slechts een kleine vijftien kilometer breed, saai kanaal, met alleen de havenbekkens van Sluiskil als onderbreking. De draaibrug net voorbij Sluiskil heeft sinds er ter plaatse een tunnel onder het kanaal is gebouwd veel minder verkeer te verwerken; de brug staat dan ook vaak langdurig open.

Aan het eind van het kanaal vormt het sluisencomplex van Terneuzen de laatste hindernis voor de Westerschelde. Jachten worden doorgaans via de Oostsluis geschut, maar als men laat op de avond hier aankomt, verdient het aanbeveling in de binnenhaven van Terneuzen (aan stuurboord, op de oostoever dus) de nacht door te brengen, om te vermijden dat men bij nacht en ontij de Westerschelde moet bevaren. Schut men nog wel door, dan dient men zich - hetzij per marifoon, hetzij door middel van de meldknoppen op de remming - te melden bij de sluis, Men krijgt dan aanwijzingen voor de invaart. over de marifoon of via de luidsprekers, en men dient zich daar strikt aan te houden om problemen in dit drukke scheepvaartgebied te voorkomen.

Eenmaal door de sluis bevindt men zich op het getijdewater van de Westerschelde, waarlangs men plaatsen als Vlissingen (en het Kanaal door Walcheren) kan bereiken, en Hansweert (en het Kanaal door Zuid-Beveland) en natuurlijk Antwerpen. Men dient wel te beschikken over uitstekende waterkaarten van de Westerschelde, over navigatiemiddelen zoals een kompas en een verrekijker, en eigenlijk ook over een behoorlijke dosis ervaring in het varen op ruim water. Want de Westerschelde is de doorgaande route naar de zeehavens van Antwerpen en Brussel en er varen continu grote hoeveelheden zeeschepen af en aan. Ook binnenvaartschepen en duwstellen kruisen hier rond. Op de Westerschelde geldt een eigen vaarreglement, het Scheepvaartreglement Westerschelde, dat kleine schepen dwingend voorschrijft stuurboordwal te houden. Het reglement is opgenomen in de ANWB-Almanak, die men doorgaans aan boord zal hebben. Het kan op deze drukke vaarweg geen kwaad tevoren terdege kennis te nemen van de voorschriften van dit reglement.

Ook met de getijdebeweging, de stromingen en de droogvallende platen moet men goed bekend zijn om hier veilig te kunnen varen. Een gedegen voorbereiding voor dit stuk van de reis zal dan ook broodnodig zijn, tenzij men op dit vaarwater zeer goed thuis is. En wie twijfelt, doet er goed aan een andere route te kiezen voor zijn heen- of terugreis dan het Kanaal van Gent naar Terneuzen en de Westerschelde.

Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes

In Mons (Bergen) ligt oorspronkelijk het begin van het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, samenvallend met het eind van het Kanaal van het Centrum (of andersom, natuurlijk). De stad Mons is de hoofdstad van de provincie Henegouwen (Hainaut), gebouwd op een heuvel in de Borinage (de Belgische mijnstreek). Het fraaie Belfort, de toren uit 1662 op een hoog punt in de stad bij het Square du Château, steekt 87 meter boven de stad uit en bevat een beiaard met 47 klokken. Het stadhuis op de Grote Markt (*La Grand-Place*) is een bezichtiging waard, evenals de collegiale kerk Sint Waltrudis; al deze fraaiheden bevinden zich op loopafstand van elkaar op het hoogste punt van de stad.



Le Grand Large in Mons (Bergen)

Nimy is een deelgemeente van Mons. De haven van Mons is niet alleen buiten Mons, maar óók buiten Nimy gelegen. Zij wordt gevormd door een zeer brede, maar slechts van een korte kade voorziene kom met de naam *Le Grand Large*. Deze kom ligt aan de zuidkant tegen het Centrumkanaal geplakt, op de plaats waar dit overgaat in het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes. Het kanaal vormt de verbinding met de Schelde bij het dorp Péronnes, net ten zuiden van de Scheldesluis van Antoing. De havenkom heeft, behalve een groot parkeerterrein direct aan de laad- en

loskade, helemaal niets te bieden: op zondagen wordt het parkeerterrein (dat doorgaans geheel leeg is) gebruikt door rijsscholen om de allereerste rijles te geven aan nieuwe kandidaten, want op het immense lege terrein kunnen ze geen vlieg kwaad doen. In de Zuidwest hoek van Le Grand Large zijn tegenwoordig ook aanlegpontons voor pleziervaartuigen.

Het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes is 38,9 kilometer lang en telt slechts twee sluizen, beide van groot formaat: 86 bij 12 meter. Het kanaal is dan ook bevaarbaar voor schepen tot 1350 ton; de hoeveelheid beroepsscheepvaart is aanzienlijk, sinds de doorgaande vaart over het Kanaal van het Centrum eveneens mogelijk is voor schepen van 1350 ton.

Vóór 1807 was er ook al scheepvaart naar de Schelde: die ging via het riviertje de Haine, met alle onzekerheden van dien. Napoleon besloot tot het bouwen van een kanaal naar Condé-sur-Escaut, om de steenkooltransporten naar de Schelde (en verder) veilig te stellen. Hij maakte de opening ervan echter niet meer mee; die vond pas in 1818 plaats. Het kleine kanaaltje is nu nog te volgen tussen het havenbekken van Mons en het stadscentrum, waar het als een ondiep slootje langs loopt, en verder enkele kilometers zuidelijker dan het huidige kanaal, als een kaarsrechte waterloop naar Condé-sur-Escaut.

Omdat het kanaal gedeeltelijk over Frans grondgebied liep, moesten de Belgische transporten tol betalen om naar de Schelde te kunnen varen. Op bevel van koning Willem I werd daarom in 1823 een begin gemaakt met de bouw van het Kanaal van Pommeroeul naar Péronnes, dat geheel aan de Belgische kant van de grens ligt. Dit kanaal, dat ook nog terug te vinden is in het landschap vanaf de Pont de Thulin ten zuiden van Pommeroeul tot aan het dorpje Blaton, werd in 1826 geopend.

Met de bouw van het (Historische) Kanaal van het Centrum, dat in 1919 klaar was, kwam een verbinding tot stand tussen de Schelde en de Samber; iets zuidelijker gelegen dan vandaag de dag en nog slechts voor schepen tot 350 ton bevaarbaar, werd het een van de belangrijkste verbindingen van geheel België. Daarom werd in 1963 besloten het kanaal geschikt te maken voor schepen tot 1350 ton. Daartoe werd het kanaalgedeelte tussen Péronnes en Blaton vergroot en iets naar het zuiden verlegd en werden de vele oude sluizen vervangen door twee grote, vlak bij de Schelde; de rest van het kanaal tot Blaton had geen sluizen meer nodig. Ten oosten van Blaton werd de loop van het kanaal verlegd van de rechte lijn Mons-Pommeroeul naar de (bijna) rechte lijn Blaton-Nimy, een kleine drie kilometer noordelijker. Ook dat deel werd sluis-loos uitgevoerd, zodat ten oosten van de twee Scheldesluizen een kanaalpand van 43 kilometer lang zonder sluizen ontstond, tot aan de eerste (grote nieuwe) sluis in het (nieuwe) Kanaal van het Centrum (zie aldaar).

Het huidige kanaal wordt het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes genoemd omdat het bij Blaton niet alleen het oude traject van het kanaal van Pommeroeul naar Antoing

ontmoet, maar ook de aftakking naar de Dender in de vorm van het Kanaal Blaton-Ath. Op die plaats kan men ook de oude loop van het kanaaltje, met sluizentrappen en al, nog terugvinden. Op de huidige driesprong komt men van het oosten, westen of noorden aanvaren. Aan de zuidzijde liggen, roestig en buiten gebruik, de restanten van de oude sluizen van het kanaal tot aan Pommeroeul: een rechte lijn in het landschap tot aan het punt waar het oude kanaaltje het nu ook vergrote, maar alweer in onbruik geraakte kanaal van Pommeroeul naar Condé-sur-Escaut kruist (zie aldaar).

Het nieuwe, vergrote kanaal Nimy-Blaton-Péronnes is uit oogpunt van landschapsschoon en afwisseling geen aanrader. De 36 kilometers tussen de haven van Nimy/Mons en sluis I van Péronnes zijn in feite eenvormig, eentonig en saai, hoewel men er wel een behoorlijk tempo op na kan houden op doorvaart naar de Schelde. De enige variatie wordt gevormd door de af en toe links of rechts opdoemende grote industriële insteekhavens, zoals bij Ghlin, Baudour en Hautrage. Er hoeven ook geen sluizen gepasseerd te worden, behalve dan de keersluis Le Grand Large, die altijd open staat. Tot overmaat van ramp volgt ook de provinciale weg nog eens trouw de noordoever van het brede kanaal, zodat het geluid van vrachtauto's continu aanwezig is. Tot aan Pommeroeul-Ville verandert er weinig: dat is bijna twintig kilometer varen!

Bij Pommeroeul-Ville takt aan de bakboordzijde (zuidzijde) het 'splinternieuwe' kanaal Pommeroeul-Condé af: het had de nieuwe aansluiting moeten worden op de voor zwaar verkeer aangepaste Grand-Gabarit-verbinding in Frankrijk, waarlangs schepen tot 1350 ton Duinkerken kunnen bereiken. Door de grote sluizen van 150 bij 12 meter zou men in twee stappen kunnen afdalen tot op het niveau van de Schelde ter hoogte van de *Écluse de Fresne*.

De werkelijkheid bleek hardleerser: nog tijdens de bouw van de twee enorme sluizen besloot de Franse vaarwegbeheerder het rivierpand bij Fresne te verlagen, waardoor de oude sluis van Mortagne overbodig werd. Maar dóór die verlaging bleek óók het kanaalpand beneden de tweede nieuwe sluis van het Kanaal Pommeroeul-Condé vrijwel leeg te lopen: er stond vlak beneden de splinternieuwe sluis nog maar een decimeter water! Ondanks jarenlange onderhandelingen met Frankrijk over uitbaggeren, verdiepen, desnoods weer verhogen van het waterpeil, bleef het korte nieuwe zijkanaal onbruikbaar. Enkele jaren geleden hebben de Walen het opgegeven en is het Kanaal Pommeroeul-Condé, zonder ooit ook maar één schip te hebben gezien, buiten gebruik gesteld.

De eerste van de twee enorme maar nutteloze sluizen is hier vanaf het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes zichtbaar, en de zeer ruime voorhaven van de sluis geeft een indruk van de omvang ervan. Nu dient de remming van de sluis af en toe als aanlegplaats voor een verdwaalde watersporter.

Enkele kilometers verder naar het westen komt het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes,

vlak bij het dorp waar het zijn middelste naam aan dankt, op de driesprong met het Kanaal Blaton-Ath, de oude spitsenverbinding met het riviertje de Dender dat in Dendermonde in de Schelde uitmondt. Aan de stuurboordzijde (noordzijde) is de invaart van het spitsenkanaaltje te zien dat met een lange trap van tien sluizen naar een scheidingspandje voert, om vandaar af te dalen naar de gekanaliseerde Dender bij Ath (Aat in het Vlaams). Aan de bakboordzijde (zuidzijde) is de voortzetting van die trap zichtbaar, waarlangs vroeger de spitsen afdaalden naar Pommeroeul om verder over het oude kanaaltje naar Mons te varen. Dit zuidelijke stuk vormde in feite met het eerste stuk van het Kanaal Blaton-Ath de oude loop van het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes; nu is die rechtgetrokken en iets verlegd.

Weer enkele kilometers verder naar het westen, ter hoogte van Péruwelz, begint het kanaal in een geul tussen beboste oevers te lopen, en hoewel nog steeds saai en rechtlijnig, is de omgeving dan tenminste fraai, bosrijk en groen. In enkele van de oude kanaalvertakkingen zijn ter hoogte van Péruwelz ook nog aardige aanlegplaatsen, door hun ligging beschermt tegen de zuiging van voorbijvarende schepen.

Als men de eerste van de twee sluizen bij Péronnes bereikt en ruim tien meter omlaag schut, komt men op het watersportgebied van Péronnes, een kunstmatig meer van aanzienlijke afmetingen, ook al *Le Grand Large* geheten, waarop veel wordt gesurft, gezeild en met plezierboten gevaren. Er zijn dan ook goede voorzieningen voor kleinere schepen, iets wat in België ongebruikelijk is. Een goede overnachtingsplaats kan men hier zeker vinden. De sluis is op marifoonkanaal 22 bereikbaar.

Een tweede sluis van gelijke afmetingen (marifoonkanaal 20) volgt twee kilometer na de eerste, aan de andere (westelijke) kant van het binnenmeer. De laatste zes meter dalend komt men na nog geen kilometer uit in de Schelde, waar men noordwaarts (stroomafwaarts) naar Antoing, Tournai en Gent kan varen, of zuidwaarts (stroomopwaarts) naar Mortagne-du-Nord en de Franse grens.

Maas

De rivier de Maas (of *Meuse*, zoals de Franse naam luidt) is in totaal bijna 900 kilometer lang, van de bron in de buurt van het dorpje Meuse tot de monding bij Rotterdam. Van die kilometers liggen er echter meer dan 300 in Nederland en meer dan 400 in Frankrijk. Het Belgische deel van de Maas is slechts 130 kilometer lang van de plaats waar ze (tussen Givet en Heer-Agimont) uit Frankrijk het land binnenstroomt en de plaats waar ze (bij Maastricht) het land weer verlaat. Van die 130 kilometer worden de eerste 48 kilometer, van de grens naar Namen, de Boven Maas of Haute Meuse genoemd. De volgende 65 kilometer, van Namen tot aan het Albertkanaal, vormen de Midden Maas of de Meuse Moyenne. Het deel benedenstrooms van Andennes wordt soms ook Luikse Maas genoemd.

De bronnen van de Maas – er zijn er twee, beide op een steenworp van Pouilly-en-Bassigny -- bevinden zich vreemd genoeg in het departement Haute Marne, genoemd naar een van de vele concurrenten die de Maas heeft. Het Maasstroomgebied is in feite belachelijk smal. Aan weerszijden van haar loop ziet de rivier meer water naar haar westelijke en oostelijke burens vloeien dan ze zelf ontvangt. De weinige zijriviertjes die de Maas onderweg nog voeden meegerekend, komt de gemiddelde breedte van haar stroomgebied nog niet eens aan de veertig kilometer! Heel wat anders dan de Rijn, of de Seine, wier stroomgebieden soms vele honderden kilometers breed zijn. De koppigheid waarmee het Maaswater weigert zich over te geven aan een van de buur-rivieren is op veel plaatsen onbegrijpelijk. En dan schijnt het ook nog een zo te zijn dat de Maas oorspronkelijk zijn water kreeg van de bovenloop van de Moezel, maar dat die laatste rivier in de loop van de eeuwen dieper is ingesloten en zodoende het water van de Maas heeft 'gekaapt'. Door deze 'stroom-onthoofding' werd de afstroom van de Maas kleiner, reden waarom de rivier ten zuiden van de kruising met het *Canal de la Marne au Rhin* -- waar een aquaduct de rivier oversteekt -- nauwelijks een rivier lijkt. De benaming 'beek' is hier meer op zijn plaats.

Pas als het *Canal de la Meuse*, het lateraalkanaal van de Maas, gebruik van de rivierloop gaat maken, bereikt de omvang van de Maas meer volwassen afmetingen, hoewel de rivier zelfs op de plaats waar ze de Belgisch-Franse grens overschrijdt nog altijd meer overeenkomst vertoont met rivieren als de Linge en de Vecht dan met de Rijn of de Waal. Vanaf dat begin van de bevaarbaarheid stroomt de Maas – en dus ook het Lateraalkanaal, het *Canal de la Meuse* – door Steden als Commercy, Saint-Mihiel, Verdun, Dun, Stenay, Sedan, Charleville-Mézières, Fumay, Revin en tenslotte Givet. Net benoorden Givet verlaat de rivier Frankrijk.

Het Belgische deel van de rivier is bevaarbaar vanaf de Franse grens tot net voor de Nederlandse grens. Doorgaand vaarverkeer naar Nederland vindt vervolgens plaats via het Albertkanaal, waarvan de eerste kilometers functioneren als afleidingskanaal van de Maas. Pas voorbij de sluizen van Ternaaien (via welke men

de Belgisch-Nederlandse grens passeert) komt men weer in de Maas uit, maar dan is men al op Nederlands grondgebied.

Aansluitend aan de Belgische Maas zijn de Franse en Nederlandse riviergedeelten bevaarbaar of gekanaliseerd of van afleidingskanalen voorzien, waardoor in de drie landen samen meer dan 700 kilometer bevaarbare Maas beschikbaar is. De rivier is dan ook een van de belangrijkste noord-zuidroutes in dit deel van Europa en één van de slechts drie bruikbare trajecten om vanuit Nederland Frankrijk te bereiken.

Op de Maas komt bij Namen de Samber of *Sambre* uit, de rivier die de verbinding vormt met Charleroi (en het Kanaal Charleroi-Brussel en ook het Centrumkanaal) en met de Oise en Seine in Frankrijk. Tussen Luik en de Nederlandse grens komt voorts het Albertkanaal in de rivier uit, dat niet alleen over enkele tientallen kilometers als afleidingskanaal van de Maas functioneert, maar tevens de verbinding vormt met Antwerpen en de Schelde, met de Zuid-Willemsvaart en met de Kempen-kanalen.

De Maas is een regenrivier: ze krijgt haar water voornamelijk door regenwater: dat kan dan ook bij langdurige hevige regenval resulteren in een grote toename van de waterafvoer via de Maas. Doorgaans echter garandeert de uitstekende kanalisatie een zeer rustige stroom, hoogstens twee à drie kilometer per uur, zodat het bevaren van de rivier nauwelijks problemen oplevert. Wel dient men rekening te houden met een intensief vrachtverkeer: de Maas is van Frankrijk tot Namen bevaarbaar voor schepen tot 1350 ton, vanaf Namen tot het Albertkanaal zelfs tot 9000 ton!

De kanalisatie van de Maas dateert van het midden van de vorige eeuw, toen tussen Namen en Luik een begin werd gemaakt met het bouwen van stuwen en sluisen. De blijvende aanpassing van de Belgische waterwegen aan de eisen van de tijd heeft geresulteerd in een schaalvergroting, die overigens bij de Franse grens abrupt ophoudt. Vanaf Givet kunnen nog schepen van 47 bij 5,5 meter door de sluisen, maar even verderop, bij sluis 19, wordt de sluismaat gelijk aan de *Freycinet*-maten van vrijwel alle Franse kanalen: 38,5 bij 5 meter. De vreemde omstandigheid dat men met schepen van 134 bij 12 meter tot aan de grens kan varen, en voorts met schepen van 100 bij 12 over de grens tot aan Givet, maar slechts met schepen kleiner dan 47 bij 5,5 de reis kan vervolgen, is blijkbaar voor de Belgen geen reden geweest om bezuiden Namen sluisen van bescheidener afmetingen te bouwen. Enfin, dit heeft voor de spitsen op de noord-zuidroute het voordeel dat ze altijd gevierden en soms zelfs met zes tegelijk geschut kunnen worden.

Van de Maas zijn de officiële digitale vaarkaarten beschikbaar, de zogenaamde ENC's, voor gebruik op de computer. Maar er bestaan, in tegenstelling tot de meeste andere Belgische waterwegen, ook goede en gedetailleerde waterkaarten. Omdat de Belgische Maas de voortzetting is van het Franse *Canal de la Meuse* (dat

voordien *Canal de l'Est* heette en soms nog als zodanig wordt aangeduid), komt de gehele route voor op de kaart van dat kanaal, zowel in de uitvoering van Vagnon als in die van ECM/Navicarte. Vooral voor het wisselende verloop van de vaargeul (die nu eens de rechteroever, dan weer de linkeroever volgt) en voor de ligging van de stuwen (bij dalvaart moeilijk zichtbaar) is het kunnen raadplegen van zo'n kaart reuze handig, en wordt het varen er een stuk minder inspannend door. Bovendien kan men aan de hand van de kaarten gemakkelijk dag-trajecten en overnachtingsplaatsen plannen. Op de website van de Waalse vaarwegbeheerder zijn ook informatiebrochures beschikbaar voor de pleziervaart: zie http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/promotion/plaisance/ports_plaisance/index.html . Ze vermelden onder andere ook ligplaatsen en voorzieningen.

Vanaf de Franse grens komen we de volgende belangrijke steden en plaatsen tegen tussen haakjes de kilometerafstand vanaf de Franse grens): Dinant (19), Namen (46), Huy (76), Luik (108), monding Albertkanaal (114), sluis Ternaaien (130).

Tussen de grens en Namen passeert men negen sluizen met elk een verval van 2 à 2,5 meter. tussen Namen en Luik slechts vier met elk een verval van circa 5 meter, en tussen Luik en de Nederlandse grens slechts één, maar wel een met een verval van maar liefst veertien meter!

Vanaf de Franse grens tot de samenvloeiing met de Samber in Namen liggen alle sluizen - evenals alle passages van eilandjes - aan de linkeroever, de westoever dus. Bij twijfel kan men daarom altijd het beste de westelijke zijde aanhouden, dan is men verzekerd van een veilige doorvaart. Uitzondering vormt het *Ile de Moniat* (km 14,5), dat aan de oostelijke zijde moet worden gepasseerd.

De Franse grens ligt net ten zuiden van de brug van Heer, waar aan de westkant een minuscuul dorpje, Agimont, tegen de Maas geplakt ligt. Het herbergde ooit de Belgische douanekantoren en de leveranciers van gasolie en scheepsbenodigdheden, alsmede de onvermijdelijke Belgische kroeg, waar tachtig verschillende soorten bier in onbeschrijfelijke hoeveelheden over de toog gingen. Zo lelijk als de brug is, zo lelijk is ook het plaatsje Agimont. Een 'Snack' is wat er nog rest van de vroegere grensactiviteiten. Men kan er wél goed en gemakkelijk aanleggen.

Via de sluizen van Hastière en Waulsort komt men in een fraai bochtig stuk van de Maas, waar de rivier langs het *Château de Freyr* voert, met daar tegenover de bekende klimrotsen. Vaak kan men bergbeklimmers zien die halverwege de steile hellingen tegen de rots op klauteren. In de volgende bocht passeert men de jachthaven van Anseremme.

Via sluis Anseremme (VHF 22) -- waar de Lesse in de Maas uitmondt -- bereikt men na twintig kilometer Maas de eerste grote stad langs de route. Het is Dinant, een oude citadel-stad, waarvan het fort (de Citadel) hoog boven het eigenlijke stadscentrum uittorent. De huizen met de beroemde leien daken, die aan

weerszijden van de rivier vlak bij de brug over de Maas gebouwd zijn, omringen de O.L.-Vrouwe collegiale, een vroeg-gotisch bouwwerk, en de Bayard-rots. De tocht over deze eerste twintig kilometer Maas is dan ook, mede door de fraaie hoge heuvels en de bijzondere ligging van de stad Dinant, ronduit spectaculair te noemen. Aan een drijvende vlonder in Dinant is voldoende aanlegmogelijkheid, al kan het er in het hoogseizoen soms ook behoorlijk vol zijn.



De Maas boven Anseremme

De stad Dinant zelf is schitterend gelegen aan de voet van een steile rotswand, waar boven op de Citadel is gebouwd, die per kabelbaan te bezoeken is. De stad van koperslagers en messingslagers ligt strategisch aan de Maas, waardoor zij in menig gewapend conflict een rol speelde, en ook vaak verwoest werd. De Rots van het Ros Beiaard (*Rocher Bayard*) ten zuiden van de stad is een imposante rots-piek, en de twee grotten (*La Merveilleuse* aan de westkant van de Maas en *Montfat* aan de oostkant, halverwege de heuvel waarop de Citadel gebouwd is) zijn ook een bezoekje waard. Als men van het uitzicht wil genieten, is de *Tour Montfort* per stoeltjeslift te bereiken.

Ten noorden van Dinant blijven de heuvels de Maas nog vergezellen tot aan Namen. De sluizen van Dinant (VHF 18), Houx, Hun, Rivière, Tailfer en La Plante liggen steeds zo'n vijf kilometer uit elkaar, verspreid over de 27 kilometer die Dinant van Namen verwijderd is. Dit deel van de Maas is zeker een van de mooiste

streken van heel België: de heuvels en soms zelfs de rotsen en klippen die boven de Maas hangen, zoals bij de sluis van Hun, zorgen voor een indrukwekkend panorama.

Hier kan men van de bochtige rivier genieten, die zich tussen de heuvels door slingert in haar grillige vallei. Het uitzicht over de *Sept Meuses* (zeven keer de Maas) is adembenemend. En ook hier weer kastelen: Godinne, Annevoie-Rouillon en Poilvache, bijvoorbeeld. Ten slotte bereikt men Namen via de laatste sluis, de *Écluse de la Plante*, en door de *Pont de Jambes*. Men ziet boven de linkeroever de hoog oprijzende Citadel, de burcht van Namen, die al sinds eeuwen de samenvloeiing van de Maas en de Samber bewaakt. Aan de oostelijke oever is tussen de sluis en de brug nog een jacht-aanlegplaats.

Voor wie in Nederland op de grote rivieren heeft gevaren is de Maas tussen Dinant en Namen een absolute must. De majestueuze brede stroom die zich statig een weg baant door het bergachtige land, daarbij grillig kronkelende bochten uitschurend in de rotsen, vormt een imposant geheel en laat de saaie, vlakke Nederlandse rivieren verbleken tot slaapverwekkende onbelangrijkheden. Vanaf de brug en sluis in Dinant, gelegen in diepe geulen tussen de heuvels, tot de Pont de Jambes in Namen aan de voet van de Citadel, is het een en al indrukwekkendheid wat de klok slaat. De bossen rond Yvoir, Profondeville en Wépion bedekken de heuvels zo ver het oog reikt.

De stad Namen is een van de belangrijkste steden van België en heeft zeer zeker een van de mooiste waterpassages. Gelegen aan de samenvloeiing van Maas en Samber is de stad door de eeuwen heen van groot militair belang geweest. Wie Namen had, had het verkeer over twee van de belangrijkste waterwegen. De Citadel boven op de heuvel die tussen de beide stromen ligt, is gebouwd door de Hollanders in 1816, naar het voorbeeld van een veel oudere vesting die er voor 1748 had gestaan maar die door de Oostenrijkse keizer Josef II werd gesloopt. Het vestingwerk is tot op de dag van vandaag het meest markante bouwwerk van de stad. Het zicht erop van beneden is bijna even imposant als het geweldige uitzicht, dat men van bovenaf over de stad en haar twee rivieren heeft.

Langs de Citadel klimt de Route Merveilleuse naar boven, langs de vele uitzichtplaatsen of *belvédères*. Boven aan de kabelbaan (waarmee men ook omhoog kan gaan, in plaats van de hele klim te voet te maken) komt men bij de hogere hotelschool in het Château de Namur, en iets lager gelegen bij een wat fascistisch aandoend openluchttheater (met de Latijnse tekst *Ludus pro Patria* boven de betonnen tribunes: Spelen voor het Vaderland. Het lijkt wel Duitsland 1941!). Het Oranjefort en het Fabiolapark liggen ook boven op deze bergtop.

Toch is de heuvel met de Citadel zeker niet de enige bezienswaardigheid in Namen. Het stadscentrum met zijn vele winkels en warenhuizen, met de universitaire faculteiten, en met zijn goede en gezellige restaurants, is een verplicht nummer.

Het ligt dicht bij de Maasoever net voorbij de samenvloeiing. Als men in de jachthaven bij de Pont de Jambes aanlegt, is het centrum op loopafstand, via de bruggen over de Maas én de Samber.

Na Namen verandert de Maas in meer dan één opzicht van karakter: de rivierbochten worden ruimer en breder dan bovenstrooms van Namen, en de oevers zijn regelmatiger, vaker bekleed met beton en minder schilderachtig dan bezuiden de stad. De pandlengte neemt toe tot zo'n vijftien kilometer, en het sluisverval wordt dienovereenkomstig hoger. De 64 kilometer tussen Namen en Luik voeren langs de steden Andenne en Huy, en via de enorme sluizen van Grands Malades (VHF 18), Seilles (VHF 22), Ampsin-Neuville (VHF 18) en Ivoz-Ramet (VHF 22). De rivier slingert overigens net als ze verder zuidelijk deed, tussen heuvellandschappen en bossen door. Slechts af en toe wordt de industrie op de oevers dusdanig opdringerig, dat de landelijkheid erdoor verdrongen kan worden. Alleen de kalk-, dolomiet- en steengroeven worden veel talrijker dan bezuiden Namen. Zelfs rots-klippen komen hier nog voor, zoals in Marche-les-Dames, waar in 1934 koning Albert bij het bergbeklimmen dodelijk verongelukte.

Ook is een bezoek aan de oude straatjes van Huy (of Hoei) de moeite waard. Het stadje vormt desgewenst een logische stopplaats tussen Namen en Luik en is een van de weinige plaatsen waar men aan het lawaai van de bijna niet te vermijden spoorlijn kan ontkomen. Ook Huy heeft weer de onvermijdelijke citadel, die net als die van Dinant en Namen per kabelbaan te bereiken is (hoewel men na twee citadellen de derde met een gerust hart kan overslaan). De Grote Markt met het fraaie stadhuis en de achttiende-eeuwse fontein loont de moeite van een kleine wandeling. Om in Huy aan te leggen moet men uitwijken naar de jachthaven, die iets voorbij de stad tussen de brug van Huy en de sluis van Ampsin-Neuville ligt.

Zodra men de industrieën van Jemeppe en Ougrée achter zich gelaten heeft, nadert men Luik. De invaart in deze stad is, als alle invaarten in grote belangrijke rivierhavens, indrukwekkend. Vanaf de *Pont de Fragnée* vaart men tussen drukke kaden. Ter plaatse van de samenvloeiing van Maas, Ourthe, het Canal de l'Ourthe en het afleidingskanaal van de Maas heeft men een goed uitzicht op een ontelbare hoeveelheid bruggen en een typisch grootstedse skyline. De oude stad Luik is al sinds de middeleeuwen een belangrijke kruising van wegen en waterwegen, en nu ook van spoorwegen. De grootste stad van Franssprekend België is een cultuurcentrum bij uitstek: er zijn talloze musea en fraaie overblijfselen van de zeventiende-eeuwse bloei van deze handels- en industriestad. In het (autovrije) centrum is het goed winkelen, goed eten en goed uitgaan. Van sluitingstijden heeft men hier nimmer gehoord!

De geboortestad van Simenon, de schepper van Maigret, is als prinsbisdom Luik historisch belangrijk geweest, niet in het minst door de rijkdom die de stad al eeuwen genoot. Vanaf de twaalfde eeuw wordt er rondom Luik steenkool

gewonnen, en dat heeft een bloeiende ijzer- en staalindustrie tot gevolg gehad. De laatste paar honderd jaar ontstond er een omvangrijke wapenindustrie. Deze bestaat tot de dag van vandaag, helaas! Aan de prins-bisschoppen herinnert nog het *Palais des Princes-Evêques* bij de *Place Saint Lambert*. Luik heeft ook een kathedraal, de St. Paul, op de *Place de la Cathédrale* uiteraard.

Langs de kaden ter hoogte van het stadscentrum, de *Quai sur Meuse*, de *Quai de la Goffe*, de *Quai de la Batte* en de *Quai de Maestricht* wordt 's zondags van negen tot één uur een markt van allerhande artikelen gehouden: vogels, antiek, huishoudelijke zaken, rommelmarkt, enfin, alles wat men in het Nederlands als 'ongeregelde waren' zou bestempelen. Ook culinaire genietingen heeft de stad volop te bieden. De uitgaanswijk met restaurants, cafés en vermaakgelegenheden bevindt zich vlak in de buurt van het voetgangersgebied rond de kathedraal, dus op loopafstand van de jachthaven. Die haven, bereikbaar via marifoonkanaal 23, ligt tussen de *Pont Albert I* en de *Pont J.F. Kennedy* in de bakboord-oever, beschermd door een kademuur.

De doorvaart over de Maas vanaf de Pont de Fragnée tot aan de monding van het Albertkanaal (tussen de kilometerpunten 108 en 114) is zoals gebruikelijk opgesloten tussen hoge, van natuursteen opgemetselde kaden. De vele bruggen rusten op die kaden op dezelfde manier als de *Pont Neuf* in Parijs rust op de wanden van de *rives* (oevers) van de Seine. Wandelboulevards treft men ook hier in Luik op veel plaatsen nog aan, en de grote hoeveelheid spitsen en andere vrachtschepen leveren een zeer levendig rivierbeeld op.

Het afleidingskanaal van de Maas in Luik, *la Dérivation*, is voor doorgaande scheepvaart niet bevaarbaar, evenmin als de Ourthe. Wel is het zijkanaal van de Ourthe over een lengte van goed vier kilometer bevaarbaar, via twee sluisen, waarvan de eerste net voor de Pont de Fragnée ligt, in de rechteroever.

Na de stad Luik buigt de hoofdvaarroute bij kilometerpunt 114 af naar bakboord, het Albertkanaal op (zie aldaar). De Maas zelf is vanaf kilometerpunt 117 wel weer bevaarbaar. Men kan via de sluis van Monsin (VHF 20) vanaf het Albertkanaal in de rivier afdalen, voorbij de stuw van Monsin, en tot aan de sluis van Visé (bij kilometerpunt 126) de oude loop van de Maas bevaren. In Visé kan men zich te goed doen aan de plaatselijke culinaire specialiteit: gans, de *L'Oie à l'Instar*. Men moet daarvoor wel twee sluisen passeren, die van Monsin en die van Visé, terwijl de omleiding via het Albertkanaal op dezelfde afstand alleen een openstaande keersluis heeft. Ten slotte is men bij Visé toch weer verplicht naar het Albertkanaal omhoog te schutten, omdat de Grensmaas niet bevaarbaar is wegens de stuw benoorden Visé. De eigenlijke Maas bereikt men pas weer na de zeer hoge sluis van Ternaaien, waar men op Nederlands grondgebied komt precies op het punt waar het noordelijk toeleidings-kanaal van deze sluis in de Maas terugvloeit.

Ringvaart om Gent en de Gentse stadswateren

Eeuwenlang vormde de stad Gent een belangrijk knooppunt voor de internationale scheepvaart, omdat hier de Boven Schelde, de Leie, de kanalen naar West-België en de Zeeschelde bij elkaar kwamen, midden in het hart van de stad. Toen de vrachten, die vervoerd werden in de binnenvaart, ver boven de 300 ton uitgroeiden, werd Gent niet alleen een knooppunt, maar vooral een knelpunt voor de scheepvaart. De passage van de binnenstad met zijn smalle doorvaarten werd zeer problematisch en het ontbreken van diepgang op de Zeeschelde, juist voor de stad, was al even hinderlijk. Soms moesten schepen vele uren wachten voordat ze de sluis van Gentbrugge konden bereiken.

Om de toegenomen afmetingen van de binnenvaart te kunnen blijven verwerken, zou men de halve binnenstad van Gent hebben moeten renoveren, iets, dat uit oogpunt van monumentenzorg natuurlijk ondenkbaar was. Daarom werd een compleet nieuwe vaarweg in een cirkel rond de stad Gent gebouwd, de Ringvaart om Gent. Op die Ringvaart komen nu alle belangrijke vaarwegen uit: de Zeeschelde (of Beneden Schelde) in het oosten, de Boven Schelde in het zuiden, de Leie in het zuidwesten, het Kanaal van Gent naar Oostende in het westen en het Kanaal van Gent naar Terneuzen in het noorden.

Toch is de Ringvaart geen ring in de letterlijke betekenis: de oostelijke delen van de cirkel zijn onvolledig, en om van het Kanaal van Gent naar Terneuzen naar de Zeeschelde te varen, kan men kiezen om helemaal ten westen van de stad langs over de Ringvaart te gaan, of dwars door de stad (over de oude vaarroutes dus) naar de Muinckschelde en vandaar naar de Zeeschelde te varen. Deze laatste route is overigens nog altijd niet in gebruik: de Zeeschelde ter hoogte van de sluis van Gentbrugge is nog niet op diepte, en de sluis wordt nog altijd niet bediend.

Voor het doorgaande scheepvaartverkeer is de Ringvaart inmiddels onmisbaar. Schepen tot 1350 ton kunnen moeiteloos de stad Gent passeren en hun weg over de Boven Schelde, Leie of Zeeschelde vervolgen met niet meer oponthoud dan de tijd die het kost om te schutten in de sluizen van Merelbeke. Voor de toervaarder is de Ringvaart eerder een gruwel: saai, recht, en voorzien van verticale oevers waardoor de golfslag hinderlijk lang voelbaar blijft. Over deze ruim twintig kilometer lange snel-vaarweg zullen we dan ook niet langer uitweiden dan nodig is om aan te geven waar de afslagen zitten.

Gerekend vanaf de Zeeschelde (dus komend van Antwerpen) kan men twee kilometer voorbij de sluizen van Merelbeke naar bakboord de Boven Schelde opvaren, of naar stuurboord de Muinckschelde, die de stad in gaat. Weer zo'n acht kilometer verder kan men naar bakboord de Oude Leie opvaren, of iets verder naar stuurboord de Leie naar het stadscentrum volgen. Vijf kilometer verder volgt dan de afslag naar Oostende (en naar het Afleidingskanaal van de Leie, omdat de Oude Leie niet altijd bevaarbaar is) en de pendant daarvan die de stad in gaat. Wie dan

nog de Ringvaart volgt, komt via de sluis van Evergem na in totaal 22 kilometer uit in de havendokken van Gent, van waaruit men het Kanaal van Gent naar Terneuzen kan bereiken.

Het geheel van deze route blinkt uit door saaiheid, rechtlijnigheid en drukte: op de oever raast het verkeer van de Ringweg om Gent onafgebroken voort, en van enig natuurschoon is geen sprake. Hier heeft de efficiency het duidelijk gewonnen van de schoonheid. Reden te meer om zo snel mogelijk een alternatieve route te zoeken en de Ringvaart te verlaten.

Als men zijn weg niet via de Boven Schelde of de Leie vervolgt of doorvaart naar Oostende, kan men naar het centrum van Gent varen, en wel op twee manieren: over de Schelde of over de Leie. Wij nemen de route over de Schelde, omdat die het dichtst ligt bij de doorgaande route van Zeeschelde naar Boven Schelde. Wie via de Leie wil varen, moet een kleine acht kilometer verder naar het westen doorvaren.

De afslag van de Ringvaart naar het stadsdeel van de Schelde ligt recht tegenover het begin van de Boven Schelde. Men vaart onder de bruggen van de Ringweg door, en stuit al gelijk op de sluis E3, een schutsluis van 55 x 7,5 meter die meestentijds open staat. Achter de sluis – dus in de beschutting voor tijden dat de Schelde hoogwater heeft – zijn goede aanlegmogelijkheden voor de pleziervaart. Alleen bij zeer hoge rivierstanden wordt de sluis gesloten, maar dan kan men tijdens de 'scheepvaarturen' geschut worden. Door de sluis komt men in het oude en smalle stadsdeel van de Schelde terecht, waar men onmiddellijk begrijpt waarom deze route voor de grotere beroepsvaart een knelpunt vormde. Het smalle water, aan de oevers vaak ondiep, is zelfs met een klein scheepje moeilijk bevaarbaar. Met enkele ruime bochten slingert de rivier in de richting van de oude binnenstad. Een prachtige boogbrug draagt de spoorlijn over de rivier heen, en even later volgt de autosnelweg. Dan sluit de bebouwing van Gent het vaarwater aan beide zijden in en vaart men de eigenlijke stad binnen.

In Gent kan men wederom kiezen voor een van twee mogelijkheden: men kan de Ketelvaart (aan bakboord) nemen om naar de Ketelbrug en naar de Leie (Lindenlei) te varen, die redelijk dicht bij het stadscentrum ligt, of men kan (aan stuurboord) naar de Brusselsepoortsluis varen (wat handig is als men door de stad verder wil naar het kanaal Gent-Terneuzen). Na deze sluis draait men naar bakboord om via de Visserij naar de Dampoortbrug te varen. Ook daar bevindt men zich op loopafstand van het stadscentrum.

Gent is een van de aangenaamste en belangrijkste steden van België. In het hoofdstuk over de Schelde, Zeeschelde en Boven Schelde worden de geneugten van deze stad uitvoeriger beschreven. Gezien de vele mogelijkheden om aan te leggen zonder al te veel last te hebben van passerende scheepvaart, is Gent een overnachtingsplaats bij uitstek, die voldoende vertier biedt voor een verblijf van

zelfs meerdere dagen. De route vanaf de Bovenschelde (via de Muinckschelde) en de route vanaf de Leie (ook bevaarbaar vanaf de plaats waar de Oude Leie de Ringvaart kruist tot aan de Ketelvaart) staan sinds enige tijd weer met elkaar in verbinding via deze Ketelvaart, die in het kader van de heropening van de Gentse stadswateren weer bevaarbaar gemaakt is. Ook de iets noordelijker gelegen route via de Leie naar de Sint-Jorissluis, die iets verder weer samenkomt met de route via de Neerschelde en de Visserijvaart, is weer gerestaureerd en in gebruik genomen. Tegenstrijdige berichten over de doorlopende bevaarbaarheid van deze routes maken het nodig dat men zich vooraf informeert bij de betreffende vaarwegbeheerder!

Wie vanaf de Schelde, Muinckschelde of Leie de Dampoortbrug heeft bereikt, kan door de Napoleon-de-Pauw-Vertakking, de Spuikom en het Handelsdok naar het Houtdok en de Muidebrug varen. Daar komt deze route weer samen met de route door de Tolhuissluis en de Wiedauwkaaispoorbrug.



Gent bij Portus Ganda

Samber/Sambre

De Samber kent twee heel verschillende delen: de Beneden Samber van Charleroi tot Namen is een gekanaliseerde rivier, bevaarbaar voor schepen tot 1350 ton. Dit rivierdeel heeft een lengte van 53 kilometer en bevat zeven grote moderne sluizen van meer dan 100 meter lang en 12,5 meter breed. De Boven Samber tussen Landelies en de Franse grens is 34 kilometer lang en voor schepen tot ten hoogste 300 ton bevaarbaar, de zogenaamde spitsen. De bovenrivier heeft tien sluisjes van 40 bij 5 meter, de Franse *Freycinet*-afmetingen dus. Verder stroomopwaarts kan men via de *Sambre* en het *Canal de la Sambre à l'Oise* de *Oise* bereiken en daarmee de Seine en Parijs, maar deze verbinding wacht al jaren op de opheffing van een stremming: een aquaduct moet worden herbouwd omdat het op instorten staat, waardoor de doorgaande vaart al sinds 2006 onmogelijk is. Al sinds 2011 wordt beloofd dat de restauratie ter hand zal worden genomen, maar tot nu toe is de doorgaande vaart nog altijd niet hersteld. Opening wordt nu (2020) aangekondigd voor 2021.

Acht kilometer voorbij het punt waar de Boven Samber in de Beneden Samber overgaat, takt het Kanaal Charleroi-Brussel af. De Samber mondt uit in de Maas bij Namen, met verbindingen naar het Franse *Canal de la Meuse*, naar Luik en Maastricht, en naar het Albertkanaal en Antwerpen. Wij bezien de Samber in stroom-afwaartse richting, vanaf de Franse grens naar Namen dus.

De Samber komt België binnen bij het stadje Erquelinnes, waar vroeger het douanekantoor voor de scheepvaart was gevestigd. Toervaarders die vanuit Frankrijk komen hebben dan al vele honderden kilometers prachtige vaarweg achter de rug door het Franse deel van de Samber en de aansluitende kanalen en rivieren. De kortste tocht door Frankrijk van een andere grensovergang naar deze plaats duurt namelijk altijd meer dan een week. Dat komt voornamelijk door de onvoorstelbare hoeveelheid schutsluisjes die op de wateren van Noord-Frankrijk genomen moeten worden. Vooral op het Kanaal van de Oise naar de Samber (*Canal de la Sambre à l'Oise* in het Frans) dat de verbinding vormt tussen de zuidwaarts stromende Oise en de noordwaarts stromende Samber, is het raak met die sluizen. In vijftien kilometer kanaal passeert men maar liefst twintig sluisjes. De reiziger richting België wordt dan ook zwaar op de proef gesteld. Want 'bergwaarts' varen betekent meestal: klimmen tegen de sluisladder op, soms meehelpen met het open- en dichtdraaien van kleppen en deuren en worstelen om het scheepje in de woeste draaikolken recht te houden als de sluiskolk gevuld wordt. Gelukkig zijn sommige sluisjes geautomatiseerd, zodat men af en toe een adempauze krijgt.

Vanaf Bois l'Abbaye bij Landrecies is de eigenlijke rivier bevaarbaar en liggen de kleine sluisjes veelal naast al even kleine stuwtjes in de rivier. De noordwaartse scheepvaart daalt vanaf dat punt ook weer af. Bij de Frans-Belgische grens vaart men echter nog altijd op een hoogte van ruim honderdtwintig meter boven NAP.

Erquelines bezit een goed uitgeruste jachthaven, die men bereikt via een tunneltje onder de spoorlijn door. Het is een van de weinige jachthavens in dit deel van België, en alleen daardoor al een aanrader.

Van Erquelines gaat de dalvaart in de richting van de eerste sluis te Solre-sur-Sambre (VHF 20) onder uitbundige begroeiing in een parkachtig landschap. Het smalle vaarwater vergt veel oplettendheid van schipper en bemanning, wat door de pracht van de omgeving nog wel eens vergeten wordt. Drie kilometer vanaf de grens wordt het sluisje van Solre bereikt. Het ligt in een klein afleidingskanaal aan bakboord. Op de sluis is een 'ontvangst-kantoor' gevestigd. Deze benaming wijst niet op een vriendelijke ontvangst van de vers in België gearriveerde bemanning, maar op de ontvangst (door de Belgische overheid) van de verplichte scheepsgegevens, die men hier moet aanmelden. Het sluisje is nog handbediend. Het schutten gaat doorgaans vlot en zonder problemen, tenzij men de pech heeft achter een geladen spits te liggen. Dan kan het wel eens vele uren duren voor men de hele reis heeft afgelegd. Er is overigens nog maar nauwelijks beroepsscheepvaart op de Samber.

Tussen Solre-sur-Sambre en de stad Thuin ligt nog zeventien kilometer vaarweg. De Samber slingert zich hier tussen de ronde heuvels door, in een doorgaans fraai landschap dat slechts af en toe wordt verstoord door lelijke bebouwing, zoals bij Fontaine Valmont. De sluizen van Labuissière, Fontaine Valmont en Lobbes (waar de sluis ongetwijfeld naar de sluiswachter is vernoemd!) worden even gemakkelijk gepasseerd als die in Solre. Na Lobbes vaart men met nog een paar ruime bochten de bebouwing van Thuin in. De stad is in een zeer heuvelachtig terrein gebouwd, en de doorvaart over het piepkleine vaarwater is indrukwekkend. Veel binnenschepen hebben hier hun thuishaven. Door zijn strategische ligging tussen het bekken van de Maas en het Noord-Franse kanalenstelsel was Thuin in de gloriejaren van de spits een belangrijke scheepvaartplaats. Het stadje nodigt uit tot een lange wandeling die bovendien goed te combineren is met een uitgebreide foerageeractie.

Na Thuin voert de Samber door een zeer bosrijke omgeving. De stilte en rust van dit heuvelachtige landschap zijn weldadig en worden alleen verstoord door de regelmatig overstekende spoorlijn, die hier bijna verliefd lijkt op het vaarwater, zo vaak kruisen die twee elkaar. De sluizen van Thuin, Grand Courant, Trou d'Aulne, Abbaye d'Aulne en Landelies liggen steeds twee à drie kilometer uit elkaar, wat een aardig werkritme oplevert. De ruïnes van de Abdij van Aulne zijn bij de gelijknamige sluis nog zichtbaar.



Sluis in de Samber

Vorbij Landelies nadert men in feite de bebouwing van Charleroi, althans van de voorsteden daarvan. Toch is de omgeving tot voorbij de sluis van Landelies nog landelijk en rustig. Men heeft hier nog totaal geen idee welk een doem en onheil boven het hoofd van de argeloze passant hangen! De laatste paar kilometers Boven Samber voeren het schip naar de (grotere) sluis van Monceau-sur-Sambre (VHF 18) en daarmee naar het omvangrijke industriegebied van Charleroi. Staalindustrie en mijnbouw domineren deze omgeving al decennia lang. En hoewel de hoogtijdagen van de zware industrie al dertig jaar voorbij zijn, staat het leven van de inwoners van deze streek nog altijd in het teken van deze oude nijverheid, die voor het grootste deel werd bedreven in nu vervallen fabrieken. Iedereen werkte in die fabrieken, iedereen verdiende er een zeer schamele boterham, en iedereen had last van de rook en het roet dat ze uitstoten. We kunnen dat nog altijd zien zodra we de sluis van Monceau gepasseerd zijn. Ineens is de omgeving vervuild en bedekt met zwart stof. De oude vervallen huisjes stralen een diepe treurigheid uit, niemand zou hier voor zijn plezier gaan wonen. De smalle doorvaart door Marchienne-au-Pont, genoemd naar een smerige en onaanzienlijke brug, ligt zelfs nu nog regelmatig vol met wachtende binnenvaartschepen. Door de hoge temperatuur van het koelwater voor de fabrieken gaf het water hier vroeger zelfs stoom af. Weg is de landelijke sfeer, verdwenen de stilte. De lieflijkheid van de Boven Samber heeft plaats moeten maken voor de gruwelijke verschrikking die de Beneden Samber hier is.

Bij de samenvloeiing van de Samber en het Kanaal Charleroi-Brussel is de vervuiling van de Samber het ergst. Hier bevinden zich de industrieën van Marchiennes en Marcinelle, net ten zuiden van het eigenlijke Charleroi. Beide oevers zijn letterlijk volgebouwd met hoogovens, staalfabrieken en andere zware industrie, zodat er vele kilometers lang geen sprietje groen gras zichtbaar is. De (grote) sluis van Marcinelle (VHF 18) ligt zelfs geheel ingesloten door fabrieken en lijkt er, bestoft en beroet, wel deel van uit te maken! Het water van de Samber was hier vroeger verschrikkelijk smerig: letterlijk gitzwart van het kolengruis, zodat men meer het idee had in inkt te varen dan in water; bovendien was de temperatuur ervan, door de vele koeltorens en machines in de buurt, bijna TWINTIG graden warmer dan normaal. In de winter stegen de stoomwolken dan ook in grote massa's op naar de rokerige lucht boven de fabrieken. Gelukkig is er de laatste decennia veel gedaan tegen de milieuvervuiling, maar de sporen van het verleden zullen hier nog wel lang zichtbaar blijven.

Het duurt een behoorlijke tijd voor men de industrieën van Charleroi achter zich heeft gelaten. Pas voorbij de sluis van Montignies (VHF 20) begint de omgeving weer wat landelijker te worden, en geleidelijk verdwijnen de enorme fabriekshallen van de oevers. Er zijn tussen het kanaal en de Maas nog zeven sluizen te passeren: Marcinelle (VHF 18) , Montignies (VHF 20), Roselies (VHF 22), Auvelais (VHF 18), Mornimont (VHF 20), Floriffoux (VHF 18) en Namur (VHF 22). De aan lange staaldraden opgehangen zijwaarts wegschuivende sluisdeuren van deze sluizen zijn

enigszins bijzonder. Niemand kan de diepere betekenis raden van deze manier van ophanging, of het zou de mogelijkheid moeten zijn om de deuren boven hun kaden uit te kunnen hijsen voor onderhoud of inspectie, maar waarschijnlijk is dat niet de reden voor deze ophanging. De kabels en de rolconstructie waaraan de deuren bevestigd zijn vormen een fraai kunstwerk als men er van onderaf tegenaan kijkt.

Tussen de sluis van Roselies en Namen lijkt de rivier weer echt landelijk en voert ze met grote meanders tussen beboste heuvels. Industriële activiteit is hier wel, maar is vanaf de rivier niet echt goed zichtbaar; alleen de beroemde glasfabrieken van Saint-Roches ziet men nog liggen op de rechteroever net voorbij de spoorbrug van Sambreville, voor de sluis van Auvelais. De glasindustrie domineert tot Namen de economie van deze regio.

Als men de sluis van Floriffoux eenmaal voorbij is, neemt de activiteit op beide oevers weer merkbaar toe: men nadert de stad Namen. Weg en spoorweg volgen de rivier aan weerszijden, en voorbij de zwaai kom van Flawinne, nu een haventje van een jachtbouwer, ligt er zelfs een compleet emplacement op de linkeroever. De Samber slingert zich hier door haar laatste bochten naar de sluis van Namur-Salzinnes. Na deze sluis resten nog de laatste twee kilometer naar de Maas en het Maas-dal. Midden in de stad Namen komt de Samber in de Maas uit via een prachtige smalle doorvaart tussen de Citadel en het oude stadscentrum. De waakzame Citadel torent zo hoog boven de samenvloeiing uit, dat van bovenaf gezien schepen van behoorlijke afmetingen nog slechts roeibootjes lijken. Het uitzicht is des te mooier, omdat men vanaf de punt van de Citadel zowel de Maasloop als de Samber over grote afstand kan overzien. Een spectaculair (en vroeger vooral strategisch belangrijk) gezicht.

In de laatste meters van de Samber liggen een aantal rondvaartboten afgemeerd, waarmee men een tocht op de Samber en de Maas kan maken. Dan doemt de Pont de France op, en men ziet ook al de Pont des Ardennes, die net beneden de samenvloeiing over de Maas gaat. Het einde van de Samber is gekomen als ze haar water in dat van de Maas laat stromen. (Zie voor Namen het hoofdstuk over de Maas.)

Schelde, Zeeschelde en Boven Schelde

De rivier de Schelde stroomt van het gehucht Gouy, bij de abdij van Mont Saint Martin, twintig kilometer ten zuiden van Cambrai in Frankrijk, naar de Noordzee tussen Walcheren en Zeeuws-Vlaanderen. De totale bedding van de bron tot de Noordzee is meer dan 350 kilometer lang, waarvan maar liefst 320 kilometer bevaarbaar is, vanaf Cambrai tot de monding. Bovendien zijn de eerste twintig kilometers van de bovenstroom voorzien van een lateraalkanaal, het *Canal de Saint Quentin* ten noorden van het scheidingspand onder de tunnel van Macquincourt. In dat lateraalkanaal kan men hemelsbreed zelfs de bron van de Schelde tot op drie kilometer benaderen! Daarmee is de Schelde ongetwijfeld de verst stroomopwaarts bevaarbare rivier ter wereld, in procenten van haar lengte uitgedrukt.

Het Belgische deel van de Schelde komt bij Mortagne-du-Nord het land binnen, gaat als Boven Schelde via Tournai, Bossuit en Oudenaarde naar Gent, en vervolgens als Zeeschelde van Gent via Dendermonde en Rupelmonde naar Antwerpen. Vandaar heet de rivier de Westerschelde en stroomt voor een groot deel op Nederlands grondgebied. Varend over de Schelde bedraagt de afstand tussen de Franse grens en Gent 86 kilometer, tussen Gent en Antwerpen 80 kilometer, en tussen Antwerpen en de Nederlandse grens 24 kilometer. Vanaf de grens is de rivier tot Vlissingen nog 66 kilometer lang. In totaal heeft België dus 190 van de 350 kilometers Schelde.

De scheepvaart op de Schelde gaat terug tot vóór het jaar 1000, toen bij Oudenaarde het Belvédère al in gebruik was. Dit was een soort strijkbare stuw waarmee men het water bovenstrooms van de stad kon verzamelen tot men geladen schepen op de golf van de plotseling geopende stuw tot aan Gent kon laten meedrijven; vandaar zorgde het tij van de Noordzee voor voldoende diepgang, waardoor al in de tiende eeuw scheepvaart van Antwerpen tot in Frankrijk mogelijk was. Pas na de vijftiende eeuw zijn er meer stuwen in de rivier gebouwd en echte schutsluizen verschijnen er niet eerder dan in 1863. De aanpassing tot de huidige bevaarbaarheid voor schepen van 1350 ton is pas in 1957 begonnen, en sedert 1977 klaar. Aanpassing tot een bevaarbaarheid voor duwboten van 3000 ton is op het ogenblik in uitvoering; in het kader van de nieuwe Seine-Nord verbinding worden verruiming doorgevoerd.

Tussen de Franse grens en Gent telt de Boven Schelde vijf sluizen: Kain (VHF 20), Spiere (VHF 79), Berchem-Kerkhove (VHF 20), Oudenaarde (VHF 20) en Asper (VHF 20). De vroegere sluizen van Mortagne du Nord (op de grens) en Antoing zijn weggehaald, zodat de rivier tussen Fresnes-sur-Escaut en Kain geen sluizen meer heeft. Helaas heeft dat wél geleid tot de onbevaarbaarheid van het Kanaal Pommeroeul-Condé (zie Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes). In de Ringvaart om Gent is nog één sluis opgenomen, die van Merelbeke, en verder is de Zeeschelde geheel sluis-loos.

Vanaf de Franse grens komen de volgende vertakkingen op de Schelde uit (met tussen haakjes de kilometerpunten vanaf de Franse grens gerekend): Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes (5 km), Kanaal van Spiere (35 km), Kanaal Bossuit-Kortrijk (40 km), Ringvaart om Gent (met de Leie, Afleidingskanaal van de Leie, Kanaal Gent-Oostende, Kanaal Gent-Terneuzen) (84 km), Zeeschelde naar Gent-centrum (momenteel buiten gebruik, 88 km), Dender (118 km), Durme (138 km). Rupel en Zeekanaal Brussel-Rupel (149 km) en Albertkanaal/ havens Antwerpen/Schelde-Rijnverbinding (166 km). Belangrijke steden waar de Schelde langs stroomt zijn Doornik (*Tournai*), Oudenaarde (*Audenarde*), Gent (*Gand*) en Antwerpen (*Anvers*).

Vanaf de grens naar het noorden koersend passeert men eerst de splitsing met het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, dat van de rechteroever aftakt naar Mons en Charleroi. Even verderop komt men bij de brug van Antoing, waar vroeger de stuw en sluis van Antoing waren. In de Noordelijke voorhaven van de voormalige sluis vindt men nu een paar goede aanlegmogelijkheden. Vanaf Antoing passeert de Schelde nogal wat industrie bij de nadering van Doornik.

De doorvaart door Doornik is daarentegen prachtig. Over een smalle, tussen gemetselde kaden lopende rivier passeert men eerst de hefbrug (VHF 20) ligt de Pont des Trous, die deel uitmaakt van de stadswallen uit de dertiende eeuw. Dit geheel geeft een beeld van hoe de doorvaart er hier al zeven eeuwen heeft uitgezien, behalve dan dat de brug vóór 1948 maar liefst 2,40 meter lager was dan nu, en dat diezelfde brug in 2019 geheel is gesloopt om, véél breder, te worden herbouwd in het kader van de verbeterde vaarverbinding tussen de Seine en de Schelde.

Doornik is even oud als Tongeren: de twee steden zijn de oudste van België. Dat in de Franse naam van de stad het woord *tour*, toren, voorkomt, is niet verbazingwekkend als men het aantal torens in de stad telt. Alleen de kathedraal heeft er al vijf! Het belfort is het oudste van België, uit de twaalfde eeuw (maar de top is in 1391 opnieuw opgebouwd), en ook de overige torens, de Tour Saint Georges, de Tour Henri VIII, de Tour Marvis en de Tour Saint Jean dragen bij aan de skyline van deze prachtige stad.



Pont des Trous in Doornik

Na Doornik is het land langs de Schelde typisch Vlaams: heuvelachtig, maar tegelijkertijd vlak, het Vlakke Land dat door Jacques Brel in twee talen bezongen

werd. De rivier vormt hier, tussen Warcoing en Berchem-Kerkhove, de gewestelijke grens tussen Vlaanderen en Wallonië. Op de linkeroever wordt Nederlands gesproken, op de rechteroever Frans! In dit gebied is weliswaar weinig industrie en veel natuurschoon, maar aanleggen is er problematisch ten gevolge van de schuine oevers van gestort puin, waarop men een boot behoorlijk kan beschadigen. Er zijn tot Oudenaarde, enkele tientallen kilometers verder, maar een paar geschikte kademuren, waar het dan bovendien nog onrustig liggen is vanwege de grote aantallen vrachtschepen die hier passeren.

Men vaart benedenstrooms van Doornik eerst het Kanaal van Spiere voorbij dat naar bakboord afbuigt en met drie sluizen de Franse grens weer bereikt, vlak bij Roubaix; men kan het kanaal verder volgen tot in de Deûle bij Lille (en verder) maar dan moet men wel nog een dozijn sluizen passeren, van spitsenformaat natuurlijk, in de krap dertig kilometer die het kanaal lang is, en dan zwijg ik nog over de veelheid van draai- en hefbruggen. Het kanaal is nog niet zo lang geleden gerestaureerd en heropend.

Na het Kanaal van Spiere passeert men vijf kilometer verder, eveneens aan bakboord, het kanaal met de merkwaardig klinkende naam Kanaal Bossuit-Kortrijk (zie aldaar), dat de vijftien kilometer lange verbinding vormt met de Leie bij Kortrijk. Ik weet tot op de dag van vandaag niet of men de naam nu uitspreekt als 'boswie' (dus op zijn Frans) of gewoon als 'bos-uit' (dus in het Nederlands).

Zet men de reis over de Schelde voort, dan bereikt men varend door het fraaie Vlaamse land na twintig kilometer de stad Oudenaarde, waar een hefbrug over de rivier ligt (VHF 20) en waar door middel van de eerste stuw in de Schelde de verbetering van de bevaarbaarheid in de tiende eeuw begonnen is. Ook nu heeft Oudenaarde nog een stuw, maar het is een moderne, met een schutsluis van maar liefst 125 bij 14 meter ernaast (eveneens VHF 20). Van de oorspronkelijke tiende-eeuwse stuw is niets meer terug te vinden, maar een bezoek aan de prachtige stad is zeker de moeite waard. Men kan goed afmeren in een doodlopende tak net beneden de hefbrug, die men herkent aan het kleine ophaalbrugje over de invaart. Men vindt in Oudenaarde de Grote Markt met het bijzonder mooie stadhuis (dat doet denken aan de stadhuizen van onder andere Brussel en Leuven), de St. Walburgakerk, het huis van Margaretha van Parma, die hier gewoond heeft de Boudewijnstoren op de linkeroever, en de Onze Lievevrouwekerk van Pamele op de rechteroever.

Benedenstrooms van sluis Oudenaarde resteren er nog een dikke 25 kilometer Boven Schelde, met nog één sluis (van Asper, VHF 20), door landelijke omgeving kronkelend met rietoevers, rust en stilte. Men passeert slechts af en toe een dorp of een brug, als teken dat men hier toch door een van de meest bloeiende gebieden van Vlaanderen vaart. Dan volgt de splitsing tussen het afleidingskanaal naar de Ringvaart en de rivier zelf, die hier niet bevaarbaar is en slechts als afwatering

dient. Het is dan nog slechts een paar kilometer, voordat men in de Ringvaart rond Gent uitkomt. Deze grote, brede, voor schepen tot 2000 ton bevaarbare vaart verbindt sinds 1969 alle waterwegen die vroeger in de Gentse binnenstad uitkwamen met elkaar. Hoewel de Ringvaart geen ring vormt in de letterlijke zin (een derde van de cirkel ontbreekt, tussen het Zeekanaal naar Terneuzen en de Zeeschelde, zodat men nooit een hele cirkel rond de stad kan varen) levert ze wel de oplossing voor veel scheepvaartproblemen die vroeger bestonden op de kruisingen van deze zeer drukke waterwegen, die allemaal in het hartje van de oude stad bij elkaar kwamen. Nu zijn veel verbindingen in dat oude centrum voor de scheepvaart buiten gebruik gesteld, hoewel de laatste jaren weer heel wat verbindingen in ere hersteld zijn of nog worden: Gent-centrum kan men nu nog bereiken via de Boven Schelde, dus door de Ringvaart gewoon kruisend over te steken, waarna men op de Muinckschelde komt die in het stadscentrum uitkomt. Ook kan men via de Leie varen, vijf kilometer verder westelijk op de Ringvaart. Tot aan de Ketelbrug in het centrum is de Leie bevaarbaar. De onderlinge verbinding, de Ketelvaart, is intussen weer geopend en aan de Noordelijke passage via de Sint Jorissluis wordt hard gewerkt.

Gent, de oude gewestelijke hoofdstad, het centrum van de vlas- en lakenhandel in de middeleeuwen tot na de zeventiende eeuw, is een van de fraaiste Belgische steden. Behalve de hoofdstad van Oost-Vlaanderen is de stad ook nog een belangrijk universitair centrum, de tweede haven van België, een belangrijke industriestad en een centrum voor kunst en cultuur van de eerste orde. De stad is gebouwd op een groot aantal kleine eilandjes die door de twee samenvloeiende rivieren Schelde en Leie gevormd worden. Aan dat feit dankt de stad haar vele kanalen en grachten. Gent is de geboortestad van Karel v. De Sint Baafskathedraal, het belfort, de lakenhalle, het stadhuis en het Gravensteen liggen allemaal in een gemakkelijk beloopbaar gebied tussen de Grasleie en de Muinckschelde, waar de grachten en bruggen en de oude huizen ertussen een onlosmakelijk geheel vormen met de indrukwekkende gotische en romaanse bouwstijlen van de monumenten van Gent.

In het stadscentrum van Gent is het goed toeven: te midden van de kunst- en cultuurschatten uit het verleden weet men ook wat de mens in het heden nodig heeft. Uitstekende restaurants, gezellige cafés en een bruisend uitgaansleven vervolmaken een verblijf in deze aangename liberale stad. De mosselen, vers aangevoerd over de Schelde, kan men hier in de stadhuiskelder onbepert eten voor een vastgesteld, alleszins redelijk bedrag, en de kwaliteit is uitstekend. Het Belgische bier vloeit overal rijkelijk en zoals overal in dit land wordt aan de keuken de nodige zorg besteed. Gezien de goede, beschutte aanlegmogelijkheden is een verblijf van meerdere dagen in deze stad dan ook van harte aan te bevelen.

Benedenstrooms van Gent verandert het karakter van de Schelde dramatisch. Om te beginnen is het landschap van de zacht glooiende Vlaamse heuvels nu vervangen

door een echt vlak en bijna Nederlands aandoend landschap. Maar de rivier zelf draagt nog veel meer bij aan de verandering. Vanaf Gent is de Schelde een getijderivier, hetgeen inhoudt dat eb en vloed van de Noordzee tot aan de sluis van Merelbeke (VHF 20) in de Ringvaart om Gent merkbaar zijn. In feite ligt zelfs het grootste gedeelte van het Zuidervak van de Ringvaart al in het getijdegebied. Pas vier kilometer voorbij de sluis van Merelbeke komt de eigenlijke Zeeschelde - zoals de rivier nu officieel heet - vanuit het centrum van Gent bij de Ringvaart. Deze arm is weliswaar nog bevaarbaar, maar bij gemiddeld laag water staat er slechts zestig centimeter water in, zodat men van het tij afhankelijk wordt om de sluis van Gentbrugge en de Brusselsepoortsluis te kunnen bereiken. Men werkt nog aan een verbetering van deze vaarweg. De sluis bij Gentbrugge is al jaren buiten gebruik en de beneden-voorhaven van deze sluis is dan ook volledig overwoekerd met riet en struikgewas.

Maar vanaf de samenvloeiing bij Melle is de Zeeschelde dus goed bevaarbaar. Het tij veroorzaakt tegen de sluisdeuren van de sluis van Merelbeke altijd nog een hoogteverschil van maar liefst twee meter, wat groot is als men de afstand tot de open zee in aanmerking neemt. Dik 170 kilometer is men nog van Vlissingen verwijderd. De getijden op de Zeeschelde zijn een factor van belang. Als men met gunstig tij en met gunstige snelheid vertrekt uit Gent kan de reis naar Vlissingen soms wel met de helft worden bekort, terwijl ongunstig tij of ongunstige snelheid de reis aanzienlijk kunnen verlengen! De vraag of tij plus snelheid gunstig of ongunstig zijn, is niet zo makkelijk te beantwoorden. Zaken als de getijdekromme (de grafiek van de beweging van het tij) en tijdstip van vertrek spelen daar een belangrijke rol in. Globaal genomen kan men uit de getijdetafel van de Nederlandse kust een getijdekromme voor de Zeeschelde uitrekenen, en uit die getijdekromme volgen dan weer het tijdstip en de snelheid waarmee men moet vertrekken om optimaal gebruik te kunnen maken van de eb- of vloedstroom. Een getijdetabel voor het water beneden sluis Merelbeke is beschikbaar via <https://yachtingmerelbeke.be/getijdentabelmerelbeke.html> of via www.waterinfo.be.

Zelf heb ik op het traject Antwerpen-Gent uitersten meegemaakt van vier vaaruren op-zijn-snelst tot twaalf vaaruren op-zijn-langzaamst. De kunst is om de zich verplaatsende vloedstroom of ebstroom steeds te blijven volgen. Te snel varen maakt dan men de stroom voorbij vaart, en de volgende of vorige golf tegenkomt; te langzaam varen maakt, dat de golf onder het schip door gaat en men door de tegenbeweging wordt ingehaald. Als men bedenkt dat hoogwater in Gent drie en een half à vier uur later is dan in Antwerpen, en laagwater zelfs vijf en een half uur, kan men ongeveer uitrekenen wanneer men het gunstigste effect van de getijdestroom heeft.

Zodra men de sluis van Merelbeke verlaat, vaart men tussen hoge zeedijken. De dijken zijn fraai begroeid en erboven ziet men de bossen en bomen en soms ook

huizen en kerktorens oprijzen. De rivier is hier nog niet veel zaaks wat haar afmetingen betreft: minder dan vijftig meter breed doet ze denken aan riviertjes als de Gouwe of het Spaarne. maar dan met de oeverstructuur die men eerder in de Biesbos zou verwachten. Gestorte oevers van puin ziet men echter ook. Deze zijn ter versteviging van de vaak afkalvende zandoevers die hier oorspronkelijk waren. Dit beeld van de Schelde gaat voort tot vlak voor de monding van de Dender, waar geleidelijk aan de breedte oploopt tot zo'n honderd meter, zodat de rivier meer op Rijn, Waal of Maas gaat lijken, maar dan met onbewerkte oevers.

Wat opvalt is de grote hoeveelheid rommel en wrakhout die in de rivier drijft, en die op sommige plaatsen doet denken aan de rivieren in de buurt van dichtbevolkte steden in Azië. De binnenbochten van de Schelde zijn soms zeer ondiep (vooral bij laagwater), zodat men er goed aan doet de buitenbochten aan te houden en de zogenaamde stroomdraad van de rivier te volgen, zeker als men een diep stekend schip heeft.

Dendermonde, bij de samenvloeiing van Schelde en Dender, levert de varengast weer een mogelijkheid van de route af te wijken: men kan de Dender opvaren, die voor schepen van Freycinet-afmetingen (38,5 x 5 meter) bevaarbaar is en die in het stadje Ath (of Aat) over het Kanaal Blaton-Ath met het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes verbonden is. In Dendermonde kan men afmeren (aan een ponton tegenover de eigenlijke binnenstad) om het stadhuis of de Onze Lievevrouwekerk te bezichtigen, of het begijnhof. Het is een klein stadje, landelijk, en niet bijzonder interessant, maar wel de enige redelijke stad tussen Gent en Antwerpen. Volgens een legende zou men hier het Ros Beiaard (van de Vier Heemskinderen) op bevel van Karel de Grote in de Schelde verdronken hebben. Vroeger mondde de Dender écht in de stad Dendermonde uit; in het centrum is de oude loop nog goed te zien. De monding in de Schelde is echter enkele kilometers verlegd naar de huidige locatie van sluis Dendermonde (VHF 20).

In Baasrode is een aanmeersteiger voor de binnenvaart, die desgewenst bruikbaar is voor jachten, maar waar men alleen moet aanmeren als men met de procedure van het vastmaken op sterke stroom goed vertrouwd is. Door de waterversmalling wordt het tij hier opgezweept tot akelige snelheden, waar men juist bij manoeuvres terdege rekening mee moet houden!

Een eind beneden Baasrode, ter hoogte van het dorp Mariekerke. neemt de verbreding van de Zeeschelde nog toe, zodat schepen tot 2000 ton hier uit de voeten kunnen. Vooral voorbij de samenvloeiing met de Durme is de bevaarbaarheid voor schepen van zelfs méér dan 2000 ton gegarandeerd. Overigens is Dendermonde een van de weinige plaatsen waar men feitelijk bebouwing kan zien vanaf de rivier. Voor de rest zijn het de beide wilde oevers en de overige scheepvaart, waarmee de reiziger zich moet amuseren.

Aanlegplaatsen zijn er wel hier en daar, bij Hamme, bij Temse, bij Rupelmonde en

bij Kruikeke, bijvoorbeeld. Het zijn doorgaans particuliere jachthavens aan drijvende pontons, weinig beschermd tegen stroom, zuiging en golfslag, waar passanten tegen betaling korte tijd mogen aanleggen of mogen overnachten.

Als men de samenvloeiing van Schelde en Rupel nadert, lijkt de Schelde al niet eens meer op een rivier, maar meer op een binnenzee of zeearm. De weidse watermassa (die overigens ook hier nog steeds enorme stroomsnelheden kan behalen bij opkomende vloed of afgaande eb) lijkt plaats genoeg te bieden aan wel tien keer de hoeveelheid schepen dan die er werkelijk varen. Maar schijn bedriegt: ook hier kunnen de binnenbochten nog knap weinig diepgang hebben, zodat het varen in de draad van de stroom tot vlak bij Antwerpen van het grootste belang blijft.

Uit de Rupel komt scheepvaart vanaf de verderop gelegen Nete en Dijle, en uit de zeesluis naast de Rupelmonding komt scheepvaart – zelfs zeeschepen – uit Brussel.

De Rupel eenmaal voorbij is er meer industrie en bedrijvigheid op de oostelijke (rechter) oever, en de skyline van Antwerpen komt na de bocht van Hoboken in zicht als het lijnenspel van de tientallen kerktorens uit de Gouden Eeuw en ouder. Men ziet de contouren van Het Steen, het oude kade-kasteel van de stad, en de gevels van oude en nieuwgebouwde huizen langs de rivier. De nieuwgebouwde huizen hebben in profiel bijna dezelfde vormen als de oude, wat een fraai voorbeeld van goede restauratiearchitectuur genoemd mag worden. Aan de Scheldekade gaat de ontwikkeling van de nieuwe stad nog door. Experimenten van vermaarde architecten geven de stad haar uitzicht over de rivier terug en veel prachtige gedurfde nieuwbouwprojecten verrijzen op de plaats waar tot voor kort alleen bouwvallige slooppanden te zien waren. Zoals het MAS, het museum aan de Stroom.

Ook de hoeveelheid afgemeerde en varende schepen neemt hier sterk toe. De laad- en losplaatsen leveren werk aan honderden schepen, zowel zeeschepen als binnenvaart. Tot aan de loskaden in de Schelde is de rivier, bij gunstig tij, vanuit zee bevaarbaar met een diepgang van meer dan tien meter (tot aan de grote sluisen in het noorden van de haven zelfs tot 14,80 meter!).

Bij Antwerpen heeft men de keuze: de vaart over de Schelde en Westerschelde voortzetten, of de haven van Antwerpen in varen en vandaar over het Albertkanaal of de Schelde-Rijnverbinding verder. Degenen die de Westerschelde willen bevaren moeten zich wel realiseren dat deze drukke, door zeeschepen bevaren, open route niet geheel zonder risico's is voor de onervaren of plaatselijk onbekende schipper. Men moet het Scheepvaartreglement Westerschelde aan boord hebben (en liefst ook kennen!), men moet een zeewaardig schip hebben (gezien de grote golven, sterke stromingen en harde winden die vaak voorkomen) en een betrouwbare zeekaart van de Westerschelde, die men ook goed moet kunnen lezen. De officiële digitale nautische kaarten (ENC's) zijn hier een aanrader, omdat ze het mogelijk

maken het eigen schip in de kaart af te beelden, wat de navigatie sterk vergemakkelijkt. Anders is het risico van vastvaren of omhooglopen zeker niet denkbeeldig. Grote stukken van de Westerschelde vallen bij laagwater namelijk droog, hoewel ze er bij hoogwater uit zien als weidse woeste zeeën. Nee, het bevaren van deze route voor een onervaren plezierschipper moet zeker worden afgeraden. En ook de ervaren schipper moet de nodige navigatiemiddelen en boekwerken tot zijn beschikking hebben.

De route door de Antwerpse haven is veel minder gevaarlijk, hoewel het drukke scheepvaartverkeer ook daar grote oplettendheid en voorzichtigheid vraagt. Wat meestal wel behoorlijk wat voeten in de aarde heeft, is het schutten van de rivier naar de haven, meestal door de Kattendijksluis (VHF 69) of de Royersluis (VHF 22) (de andere sluisen zijn voor de zeevaart en grotere binnenvaart gereserveerd. De problemen zijn drieledig: de stroming en golfslag op de rivier zelf, de onbereikbaarheid anders dan per marifoon van de havendiensten, en de noodzaak in een bepaalde volgorde samen te schutten met beroepsvaart. Men wordt als het ware in de kolk als een legpuzzel binnengelaten naar lengte en breedte van het schip, om de kolk zo efficiënt mogelijk te vullen. Als men marifoon heeft, kan men op kanaal 22 melden bij "Royersluis buitenkant" of op 69 bij "Kattendijksluis buitenkant". Als men al aangemeld is voor de haven van Antwerpen, kan worden volstaan met het vermelden van het scheepsnummer. Zo niet, dan moet men eerst alle scheepsgegevens verstrekken, die in een computer worden ingevoerd om te berekenen welke plaats men in de sluis kolk zal moeten innemen bij het betreffende schepenaanbod.

Juist omdat de aanwijzingen van de sluisdienst zo onmisbaar zijn, is het aan te raden voor schepen die geen marifoon hebben, te proberen via de marifoon van een wachtend beroepsschip de melding te verrichten en de berichten over de beurt en plaats in de sluis af te wachten. Kiest u dan wel bij voorkeur een leeg schip uit om tegen vast te maken, want de golfslag van sommige voorbijvarende schepen (vooral die van de havendienst zelf, nota bene) is van een moorddadig geweld. Bij een laag in het water liggend schip heeft u minder oppervlak boven water, zodat de kans dat u op een rand wordt gekwakt niet denkbeeldig is.

U dient zich zeer stipt aan de aanwijzingen van het sluispersoneel te houden. Gezien de afwezigheid van enigerlei voorziening voor kleine schepen om vast te maken is het vastmaken aan een vrachtschip veelal nog de beste oplossing, eenmaal in de sluis kolk. Voor de rest voltrekt de schutprocedure zich normaal. Als de deuren zich aan de oostkant openen, bevindt men zich in het Amerika-dok, en heeft men de Schelde achter zich gelaten.

Een verblijf in de stad Antwerpen is voor de België-vaarder een absolute must. Een beschrijving van wat deze stad te bieden heeft is opgenomen in het hoofdstuk over het Albertkanaal. Wie hiertoe wil aanleggen kan het beste in het Willemdok terecht.

Zeekanaal Rupel-Brussel

Het Zeekanaal Rupel-Brussel is de 32 kilometer lange verbinding tussen de Schelde bij Rupelmonde (iets ten zuiden van Antwerpen) en de Zeehaven van Brussel, in het noorden van de stad. Het kanaal heeft een zeer lange voorgeschiedenis. Na elf jaar graven werd er in 1561 een kanaal geopend van de stad Brussel naar de Rupel, vrijwel op dezelfde plaats als het huidige kanaal. Dit geschiedde naar aanleiding van een onder Karel de Vijfde tot stand gekomen en goedgekeurd plan van de stad Brussel. Blijkbaar was dit eerste kanaal zo goed ontworpen dat het tot 1835 duurde voordat de diepgang werd vergroot tot 3 meter. Daarna werden er in 1922 en in 1973 nog nieuwe verbeteringen aangebracht, met als uiteindelijk doel het hele kanaal vanaf de Schelde geschikt te maken voor schepen met een diepgang van 6,5 meter, een breedte tot 25 meter en een lengte tot 200 meter. Sinds de opening van sluis in Wintam (VHF 68), aan de rechteroever van de Schelde, is het kanaal bevaarbaar voor schepen tot maar liefst 30 000 ton!

Vroeger voer men, om van de Schelde in Brussel te geraken, bij Rupelmonde eerst nog een stuk de rivier de Rupel op. Maar tegenwoordig is de monding van het Zeekanaal pal naast de Rupelmonding direct in de Schelde gesitueerd. Via de nieuwe zeesluis van Wintam (alwaar men aan moet melden) komt men in het eigenlijke Zeekanaal uit. De sluis heeft, net zoals die in Zemst halverwege Brussel, afmetingen van 205 bij 25 meter, bij een diepgang van 8,5 meter. De oude sluis van Wintam was 'slechts' 114 bij 15 meter, en 'slechts' 4,5 meter diep. Die is tegenwoordig afgedamd.

Voor de watersport is er nóg een mogelijkheid om in het Zeekanaal te komen: door net als vroeger een stuk de Rupel op te varen tot net voorbij de spoor- en verkeersbruggen van Boom. Daar vindt men dan in de zuidelijke oever de kleine sluis van Klein Willebroek (VHF 68), van Kempenaar-afmetingen, waarmee men in het Kanaal van Willebroek komt, dat iets meer dan een kilometer verder in het eigenlijke Zeekanaal uitmondt. Op het Kanaal van Willebroek kan men meestal goed afmeren.

Het Zeekanaal zelf doet nog het meest denken aan een uit de kluiten gewassen versie van het Amsterdam-Rijnkanaal: een zeer breed, kaarsrecht kanaal, met alleen bij Wintam en bij Willebroek een flauwe bocht, dat zeven dagen per week, zowel overdag als 's nachts, een zeer druk scheepvaartverkeer heeft. Want de haven van Brussel blijkt een continubedrijf, waarvoor dwars tegen alle landelijke gebruiken in de bediening van alle kunstwerken op het kanaal is aangepast. Men draait zowel bruggen als sluizen dag en nacht. Overigens is het kleine schepen niet aan te raden 's nachts tussen het drukke beroepsverkeer te gaan varen. De kans dat er een groot schip dwars over een scheepje heenvaart is bijzonder groot, zeker als een scheepje geen radarreflector aan boord heeft!

Wat bijzonder is aan de bruggen van het Zeekanaal is hun hoogte. De hefbruggen

worden tot dertig meter boven het wateroppervlak gehesen, langs twee enorme torens, waarin de bedieningspost meestal geïntegreerd is. Langzaam, maar bijna altijd ruim op tijd voor de schepen, stijgt het brugdek tot het hoog boven het water hangt, als een 'veel-tonnig' zwaard van Damocles. Zou zo'n dek ooit van zo'n hoogte neerstorten, dan verdwijnt het vermoedelijk met schip en al in de kanaalbodem.

De nieuwe grote sluis in Zemst (VHF 68) is een van de twee sluisen, waarmee het niveauverschil tussen Brussel en de Schelde wordt overbrugd. De enorme sluiscolk is aan beide zijden voorzien van een bizar en vreemd aandoend bord met seinlichten in de vorm van driehoeken en vierkanten, die in de kleuren rood, groen en wit voorkomen. De lichtseinen met ronde lichten zijn voor de binnenvaart, die met driehoekige lichten voor de zeeschepen. Wat de combinaties van zes lichten nu precies aanduiden, kan men ter plaatse navragen. Men ontvangt dan een gedrukte uitleg over de seinen. In de praktijk is het voldoende om te weten dat van de ronde lichten in ieder geval de middelste combinatie groen-wit moet zijn alvorens men mag binnen varen. De combinaties links en rechts geven de verplichte aanlegzijde aan. Groen-wit is aanleggen'. wit-rood is niet aanleggen'. Is de middelste combinatie wit-rood, dan is invaren in de sluis verboden (de buitenste combinaties geven weer aan waar men moet wachten). Is de middelste combinatie groen-rood, dan moet men klaarmaken om op te stomen. Let u ook vooral op de kantelende sluisdeur aan de hoge kant van de sluis! Een slagboom erboven geeft de beweging van de deur onder water aan.

In het kanaaldeel bezuiden de sluis van Zemst zijn tot in Brussel nauwelijks aanlegmogelijkheden, dus wie Brussel niet voor de nacht haalt, kan beter tegen de binnen-remmingen van de sluis blijven liggen. Wel is er als uitwijkmogelijkheid nog de insteekhaven van Vilvoorde; achterin die haven zijn een paar aanlegplaatsen.

Tussen Zemst en Brussel zijn alleen de hoge hefbruggen als afwisseling van de overigens vrij saaie vaart aan te merken. Voor de rest is van dit brede rechte kanaal alleen zijn functionaliteit van belang: men komt er snel mee in Brussel en that's it!

In Brussel sluit het kanaal in de Zeehaven aan op het Kanaal Charleroi-Brussel waarlangs men naar Charleroi of de Maas kan varen, of (via het Centrumkanaal) naar Mons en de Schelde bij de Franse grens. (Zie voor meer informatie over Brussel het hoofdstuk Kanaal Charleroi-Brussel.) Afmeergelegenheid is er voor de recreatievaart alleen in de jachthaven van de Koninklijke Jachten Vereniging.

Zuid-Willemsvaart

De Zuid-Willemsvaart is een van de kanalen, die door de persoonlijke bemoeienis van Koning Willem I zijn gebouwd. Het kanaal dankt zijn naam dan ook aan deze vorst, die zowel het huidige Nederland als het huidige België tot zijn rijk mocht rekenen. Toch is Willem I (die ook wel de Kanalenkoning of Koperen Koning werd genoemd) niet de eerste bedenker van deze vaarweg tussen Den Bosch en Maastricht. Die eer komt namelijk toe aan zowel Filips II van Spanje, die toestemming gaf voor een-nooit gebouwd - kanaal naar de Peel, als aan Napoleon Bonaparte, die tijdens de Franse overheersing van de zuidelijke Nederlanden de aanleg van een kanaal van Antwerpen naar de Rijn had bevolen, het Grand Canal du Nord.

De plannen uit de tijd van Filips 11 dateren al uit 1573, maar resulteerden pas in 1623 in de kanalisatie van de rivier de Aa van Den Bosch tot Helmond. Deze vaarweg vormt nu nog het noordelijke deel van de Zuid-Willemsvaart. Maar verder dan Helmond reikte de vaarweg in die jaren nog niet, hoewel een kanaal dwars door de Peel naar de Maas bezuiden Maasbracht wel voorzien was.

In 1787 werd een heel nieuw plan bedacht voor de verbinding tussen Den Bosch en Maastricht. Door kanalisering van het riviertje de Dommel en een aansluitend kanaal tussen de Dommel en de Geer of Jeker ten zuiden van Tongeren zouden de twee steden met elkaar verbonden worden, zonder de Maas of de Aa te gebruiken. Ook dit plan kwam nooit tot verwezenlijking.

Napoleons plannen voor het Grand Canal du Nord hadden weliswaar andere bedoelingen dan het tot stand brengen van een verbinding tussen Den Bosch en Maastricht, maar resulteerden wel in de bouw van een deel van de huidige Zuid-Willemsvaart. De Franse keizer liet namelijk geen gras groeien over uitvoering van zijn plannen. In korte tijd werd dan ook het deel van het nieuwe kanaal tussen Lozen en Beringe gegraven en ook het voedingskanaal van Maastricht naar Lozen (waardoor water van de Maas naar het hoogste pand van het Grand Canal du Nord zou worden gevoerd) werd aangelegd.

Napoleons ondergang betekende het einde voor het Grand Canal du Nord, maar zou uiteindelijk het begin van de Zuid-Willemsvaart blijken. Koning Willem I gaf namelijk opdracht om met gebruikmaking van de al gegraven kanaaldelen een verbinding tussen Maastricht en Den Bosch tot stand te brengen en dat resulteerde in 1822 in de bouw van de kanaaldelen tussen Den Bosch en Nederweert (waarop het Grand Canal du Nord werd aangesloten) en tussen Maastricht en Smeermaas (waar het voedingskanaal werd uitgediept en verbeterd). Zo kwam uiteindelijk in 1826 het huidige kanaal tot stand. De twee vreemde haakse hoeken bij Lozen en Nederweert zijn het gevolg van de complexe geschiedenis van de totstandkoming van de Zuid-Willemsvaart.

Van de 127 kilometer Zuid-Willemsvaart liggen er sinds de onafhankelijkheid van

België 47 op Belgisch grondgebied en ruim 80 op Nederlands grondgebied. Pas na de totstandkoming van het Kanaal Maastricht-Luik kon de Zuid-Willemsvaart optimaal renderen, en de bouw van de Kempen-kanalen verbeterde dat rendement alleen nog maar. De opwaardering van het Nederlandse deel van de Zuid-Willemsvaart tot hoofdvaarweg sluit aan bij de al voor iets grotere schepen bevaarbare delen van de Belgische Zuid-Willemsvaart. Of die opwaardering ook voor het noordoostelijke Belgische gedeelte tussen Lozen en de grens in het verschiet ligt, is vooralsnog onduidelijk.

Nederland bouwde intussen een verbinding met de Maas tussen Nederweert en Wessem en dat verbindingskanaal wordt door de meeste schepen gebruikt om verder via Julianakanaal en Maas naar Maastricht en Luik te varen. Daardoor is de functie van het Belgische deel feitelijk gedevalueerd en dient het kanaal uitsluitend nog voor de verbinding tussen Nederland, de Kempen-kanalen en het Albertkanaal.

Die directe verbinding met het Albertkanaal via het Kanaal Briegden-Neerharen heeft de regionale functie van de Belgische Zuid-Willemsvaart sterk vergroot.

Het Belgische deel van de Zuid-Willemsvaart bevat slechts twee sluisen van 50 bij 7 meter, namelijk bij Lozen en Bocholt. Bij de aansluiting op de Maas bij Maastricht ligt een grotere sluis, de sluis in het Bossche Veld, van 132 bij 14 meter. De vaart heeft verbinding met het Albertkanaal (via het Kanaal Briegden-Neerharen) en met het Kanaal Bocholt-Herentals.

Komend vanuit Nederland onderscheidt het eerste deel van het kanaal zich nauwelijks van het Nederlandse deel van de vaarweg tussen Nederweert en de grens. Een smal vaarwater, met hoge bomen omzoomd, waar twee kempenaars moeite moeten doen om zonder schade langs elkaar te schuiven. Het oude sluisje



Sluis Bocholt - Zuid-Willemsvaart

17 in Lozen (VHF 18), krap de maten van een kempenaar halend, is in de jaren negentig van de vorige eeuw gerestaureerd. Boven de sluis maakt het kanaal één van de haakse hoeken. Een paar kilometer verder passeren we het even kleine sluisje van Bocholt, sluis 18 (VHF 20), dat haast van monumentale waarde is met het stenen sluishuisje in de typische opstelling boven de

kademuur en het piepkleine ophaalbrugje over het beneden-hoofd van de sluis.

Eenmaal sluis 18 voorbij komen we op de splitsing tussen de Zuid-Willemsvaart en het Kanaal Bocholt-Herentals, dat naar het westen aftakt. Onmiddellijk valt het schaalverschil op: het Kanaal Bocholt-Herentals en ook het vervolg van de Zuid-Willemsvaart kunnen met een beetje moeite schepen van 80 bij 8,20 meter verwerken. De tak naar Nederland haalt met moeite de 52 bij 7 meter. Geen wonder dat de Nederlandse binnenschippers er bij de overheden op aandringen om de twee sluisjes 17 en 18 mee te nemen in de vergroting van het Nederlandse deel van de Zuid-Willemsvaart.

Wij volgen de Zuid-Willemsvaart zuidwaarts, in de richting van Maastricht. Twee grote verbouwingsoperaties hebben hier al plaats gevonden. Eerst de uitbouw van het oorspronkelijke voedingskanaal van het Grand Canal du Nord, later de vergroting van het oude kanaaltje naar de huidige afmetingen. In Bocholt en Bree is enige scheepvaartactiviteit. Er zijn aanlegplaatsen voor de pleziervaart, zowel langs de kade als in een voormalige insteekhaven. Er is ook een zand- en grindhandel gevestigd. Dit alles blijft echter vrij beperkt en deze bedrijvigheid voegt eerder een dimensie toe aan de vaart dan dat ze het karakter ervan aantast.

Na Bree volgt een lang, kaarsrecht gedeelte van de Zuid-Willemsvaart. De hoge bomen, die voor de Kempen-kanalen zo kenmerkend zijn, treffen we ook hier aan. Op sommige plaatsen ligt het kanaal hoog boven de omgeving, op andere loopt het door een diepe geul in het landschap. Bij de plaatsjes Neerhoven, Neeroeteren en Lanklaar bestaan nog enkele delen van het oude kanaaltje, waar bij de vergroting bochten afgesneden zijn. De doodlopende kanaalarm in Neeroeteren is nu een jachthaven. Men kan er uitstekend het verschil in vaarbreedte tussen het oude en het nieuwe kanaal zien.

Voorbij Lanklaar wordt de omgeving van het kanaal drukker en meer industrieel. Men nadert de industriegebieden die tussen Eisdan en Neerharen veel talrijker zijn dan in de noordelijke Kempen. De Zuid-Willemsvaart trekt zich allengs verder terug in een diepe geul, die als een kunstmatig dal door het landschap loopt. Daardoor worden zowel het lawaai als het lelijke uitzicht verborgen voor de scheepvaart en kan men zich in een idyllisch natuurgebied wanen, terwijl enkele tientallen meters hoger het snelverkeer voorbijraast en de schoorstenen roken.

De splitsing tussen het vervolg van de Zuid-Willemsvaart en het Kanaal Briegden-Neerharen pal voor die laatste plaats. De eigenlijke Zuid-Willemsvaart buigt hier iets naar bakboord, terwijl de kaars-rechtdoor gaande vaart naar het Albertkanaal bij Briegden voert. Tot aan de sluis in het Bosscheveld bij Maastricht is er niet veel zicht op het landschap voorbij de oostelijke oever, zodat de kanaalvaarder onbewust blijft van het feit dat de eigenlijke rivier de Maas zich op nog geen honderd meter naar het oosten meanderend door het landschap slingert. De hoge dijk die tussen de Maas en de Zuid-Willemsvaart zit, beneemt de schepeling alle

uitzicht.

De sluis in het Bosscheveld (VHF 20), op Nederlands grondgebied, is de laatste sluis in dit traject. Ze is van beduidend grotere afmetingen dan alle andere toegangssluisen tot het stelsel van Kempen-kanalen, namelijk 132 bij 14 meter, en brengt de scheepvaart de resterende 3,5 meter omhoog naar het peil van de Maas in Maastricht. In het ook nog bestaande, heropende oude kanaal naar Maastricht wordt dit hoogteverschil nog overbrugt door twee sluisjes; een daarvan ligt aan het einde van het laatste rechte deel van de Zuid-Willemsvaart ten zuiden van de nieuwe sluis. Er is langs de oevers een woonschepenhaven gevestigd. Boven (dus bezuiden) het sluisje gaat het kanaal door een soort tunnel en mondt uit in het Bassin, de jachthaven van Maastricht. Het tweede sluisje vormt de verbinding tussen die jachthaven en de Maas, iets bezuiden de Noorderbrug.

Wie in de Maas is beland, kan zijn weg naar noordelijker streken vervolgen door naar het Julianakanaal te varen, of hij kan naar het zuiden varen en via de sluizen van Klein Ternaaien de Belgische wateren weer bereiken. Ook kan men natuurlijk in de stad Maastricht overnachten, waar genoeg vertier en voldoende cultuur is om een lang verblijf te rechtvaardigen. Maar dat valt buiten het bestek van dit boek, want we hadden het immers over varen in België...

De overige Belgische wateren

Er zijn in België nog veel meer wateren die voor de toervaarder heel wat te bieden hebben dan de hiervoor beschreven vaarwegen. Sommige daarvan zijn niet bijster interessant, andere daarentegen zijn minstens zo fraai als de beschreven routes. Het bestek van dit boek dwingt tot beperking en daarom is hierboven een keuze gemaakt.

Wie de tijd heeft, zal echter veel genoeg kunnen beleven aan het bevaren van rivieren als de Leie, de Dender of de IJzer, of van kanalen als het kanaal van Gent naar Oostende, van Plassendale naar Nieuwpoort of zelfs het Kanaal van Nieuwpoort naar Duinkerken. Deze wateren, die alle meer naar het westen gelegen zijn, lenen zich uitstekend voor het uitzetten van fraaie toertochten, vooral als men ze kan combineren met de vaarwegen in Noord-Frankrijk (Duinkerken-Schelde, Deûle, Lys en Scarpe). Om die reden zou dit boek niet volledig zijn zonder tenminste een korte beschrijving van deze wateren.

1. Het Kanaal van Bossuit naar Kortrijk

Het Kanaal van Bossuit naar Kortrijk verbindt de Schelde ter hoogte van het stadje Bossuit met de Leie in Kortrijk. Het kanaal is ruim vijftien kilometer lang en bevat acht sluizen, drie grote en drie spitsensluizen. De grote sluizen zijn sluis Bossuit (VHF 20), Sluis Moen (VHF 20) en sluis Zwevegem (VHF 20). De drie Kortrijkse sluizen liggen vlak achter elkaar. Het kanaal vormt een mogelijkheid om over de Schelde zuidwaarts en over de Leie terug te varen, of andersom.

2. Het Kanaal van Brugge naar Zeebrugge

De nieuwe verbinding tussen de Brugse havens en de zee is grotendeels saai en oninteressant door de vele industrie en beroepsscheepvaart. Het tien kilometer lange nieuwe kanaal zal slechts voor degenen, die vanaf de Noordzee in de binnenwateren aankomen, belangrijk zijn. Er zijn sluizen aan de Brugse (VHF 68) en aan de Zeebrugse kant (ook VHF 68) van het kanaal. Het kanaal sluit in Brugge aan op het Kanaal van Gent naar Oostende.

3. De Dender en het Kanaal Blaton-Ath

Het riviertje de Dender stroomt van het stadje Ath (of Aat) in Henegouwen, waar twee riviertjes samenkomen die de Westelijke Dender en de Oostelijke Dender heten, naar Dendermonde, waar het in de Schelde uitmondt. Vanaf Ath is de rivier gekanaliseerd door middel van spitsensluizen, waarvan er nog altijd elf bestaan. Twee grotere, nieuwere sluizen maken de benedenloop voor (iets) grotere schepen bevaarbaar. De doorvaart door Dendermonde is niet meer open voor de scheepvaart, sinds het omleidingskanaal rond deze stad klaar is. De Dender voert door fraai, rustig landschap langs de steden Aalst, Ninove, Geraardsbergen, Lessen/Lessines en Aat/Ath. Het idyllische effect van de omgeving - vooral ten zuiden van Aalst, waar het land de Vlaamse Ardennen wordt genoemd - wordt nog

versterkt door de handbediening van de sluisjes en het vrijwel ontbreken van beroepsvaart.

In Ath sluit het riviertje aan op het Kanaal Blaton-Ath, ooit de verbinding met de Noord-Franse Schelde, maar sinds de vernieuwing van het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes aangesloten op dit moderne kanaal. Door middel van maar liefst eenentwintig handbediende sluisjes voert het kanaaltje schepen over de waterscheiding bij Blaton: elf keer omhoog, en dan op nog geen 2,5 kilometer tien keer omlaag. Alleen deze ervaring al maakt het bevaren van dit traject de moeite waard. Door watergebrek in de hoogste panden is het kanaal echter de laatste jaren veelvuldig gesloten geweest. Men moet zich daarom ook van tevoren goed op de hoogte stellen van de doorvaartmogelijkheden.

4. De Durme

De Durme is een kort, nog geen tien kilometer bevaarbaar riviertje dat net voorbij Tielrode in de Schelde uitmondt. Het is bevaarbaar tot Waasmunster en kan dienen voor een overnachting tijdens een tocht over de Zeeschelde tussen Antwerpen en Gent. Het stadje Hamme biedt daarvoor de beste mogelijkheden. Vanwege het getij is aanleggen niet overal even gemakkelijk. Bovenstrooms van Waasmunster is de Durme onbevaarbaar. Er is géén verbinding met de Moervaart in Lokeren.

5. Beneden Dijle en het Kanaal van de Dijle naar Leuven

Vanaf de Rupel bij Rumst kan men over de getijderivier de Dijle naar Mechelen varen, waar de vaarweg doodloopt omdat de Boven Dijle niet bevaarbaar is. Een bezoek aan de stad Mechelen loont zeker de moeite. Deze beiaardstad, waar de vijftig klokken van de Sint Romboutstoren regelmatig de muziek van de leerlingen van de beiaardschool over de stad strooien, heeft natuurlijk de onvermijdelijke Grote Markt, met het prachtige stadhuis en het paleis en de lakenhal. De overblijfselen van de oude stadsmuur zijn nog te zien bij de Brusselsepoort en aan de Zoutwerf kan men de Mechelse kant en het lokale smeedwerk bewonderen.

Stroomopwaarts de Rupel bevarend moet men ervoor zorgen op het juiste tijdstip bij de enige sluis aan te komen, omdat deze getijde-afhankelijk schut. De sluis (VHF 20) wordt op afstand bediend en heeft een verbrede kolk, waar een drijvende steiger het aanleggen vergemakkelijkt. Via de sluis komt men in de zwaikom waar een loskade en recreatieligplaatsen zijn. Eén brug verder kan men ook ligplaats nemen aan de historische Haverwerf en dan ligt men midden in de stad.

Wie naar Leuven wil varen, neemt al ver vóór Mechelen, op de vertakking van Zenne, Dijle en het kanaal, de afslag naar het Kanaal van de Dijle naar Leuven, dat dertig kilometer lang is en vijf sluizen bevat. Men schut (getijde-afhankelijk!) op door de Zennegatsluis (VHF 20) en daarna nog door sluis Battel (VHF 20), sluis Boortmeerbeek (VHF 20), sluis Kampenhout (VHF 20) en sluis Tildonk (VHF 20).

Door de westelijke buitenwijken van Mechelen vaart men in rechte lijnen met maar

af en toe een bocht naar de stad Leuven, waar de vaarweg doodloopt in de Vaartkom. Er zijn daar aanlegplaatsen voor de recreatievaart, op minder dan een kilometer vanaf de Grote Markt.

Ook deze stad, waar de belangrijkste universiteit van België gevestigd is, heeft heel wat te bieden. Behalve het laat gotische stadhuis uit de vijftiende eeuw met nog een heuse brouwerij in de raadskelder en de collegiale Sint Pieterskerk is de universiteit ook bouwkundig de moeite van een wandeling waard. De universiteitshal, het begijnhof en het kunstencentrum STUK zijn de belangrijkste gebouwen in de Naamsestraat. Dat de Belgische keuken ook in Leuven van topkwaliteit is, kan ik u uit eigen ervaring bevestigen; U kunt er in het hele centrum voor terecht, bijvoorbeeld op de Oude Markt met zijn tientallen studentikoze terrassen, maar ook in de leuke nauwe straatjes daaromheen.

6. Kanaal van Gent naar Oostende

De zestig kilometer lange verbinding tussen de binnenstad van Gent en de Zeehaven van Oostende is de enige manier om in het West-Vlaamse kanalenstelsel te belanden en zal daarom door bezoekers van dit stelsel vaak zowel op de heenreis als de terugreis bevaren moeten worden, tenzij men óf over zee óf door Noord-Frankrijk terug vaart. Met slechts één sluis in Brugge is het geen moeilijk bevaarbaar kanaal, hoewel er vele beweegbare bruggen gedraaid moeten worden. Vooral in de stad Brugge zorgt dat vaak voor enig oponthoud.

Oorspronkelijk begon het kanaal in de Coupure, de vaart die aansluit op de Leie (de Lindelei) in het stadscentrum van Gent, eerst naar de Nieuwe Vaart en dan verder via de Brugse Vaart naar de plaats van de huidige kruising met de Ringvaart. Daar wordt het kanaal geschikt voor grote schepen en loopt dan eerst zeven kilometer vrijwel pal West naar de kruising met het Afleidingskanaal van de Leie, vanwaar het, wat bochtiger, op enige afstand langs Aalter en Beernem gaat en dan in Noordwestelijke richting naar Brugge, waar de vaart in een boog langs de oostzijde van het centrum verloopt.

In Brugge zijn al dadelijk redelijke mogelijkheden om aan te meren in de jachthaven die in de oude loop naar het centrum is aangelegd, bij de Katelijnevest. Ook in de Coupure, net voorbij de Gentpoortbrug aan bakboord, kan men soms ligplaats vinden voor een bezoek aan deze belangrijkste toeristische attractie van België. De prachtige middeleeuwse binnenstad heeft zoveel fraais te bieden, dat zelfs een meerdaags verblijf overwogen moet worden om alles te kunnen zien. De markt met het stadhuis, het belfort en de hallen, de burg, de talloze musea, kerken, begijnhoven en middeleeuwse huizen lijken wel een compleet openluchtmuseum te vormen. De rijkdom, die de stad in de middeleeuwen verkreeg door zijn ligging aan de rivier de Reie, die een verbinding via Damme naar de zee vormde, is tot op de dag van vandaag overal in de binnenstad zichtbaar. De schitterende grachten, waar men rondvaarten kan maken, herinneren op tal van

plaatsen nog aan het belang van de scheepvaart in oude tijden. Zelf kan men niet meer per schip in de binnenstadswateren doordringen.

Wie in de genoemde jachthavens geen plaats heeft gevonden, moet via de Dammepoortsluis (VHF 18) schutten naar het lagere niveau van het kanaaldeel ten Westen van Brugge. De Dampoortsluis is een driewegsluis: in theorie kan men door de 'zij-uitgang' de Damse Vaart nog bereiken, die echter doodloopt. Dan komt men in het Handelsdok, om via de Warandeburg de Verbindingsluis (VHF 68) te bereiken. Via die sluis komt men in het Kanaal van Brugge naar Zeebrugge, de huidige verbinding met de zee.

Het eigenlijke Kanaal van Gent naar Oostende verlaat Brugge in westelijke richting, om de laatste twintig kilometers naar Oostende door een landelijke omgeving te voeren. Enkele kilometers vóór Oostende ontmoet het Kanaal van Gent naar Oostende het kanaal van Plassendale naar Nieuwpoort, dat de verbinding vormt met de rest van de West-Vlaamse kanalen.

In Oostende kan men de Noordzee bereiken, maar men kan er ook aanmeren voor een dagje aan het strand of voor een bezichtiging van deze belangrijke kustplaats. De stad is vergelijkbaar met Scheveningen: visserij en kusttoerisme vormen er de belangrijkste economische factoren. Vanuit deze stad vertrekken de boten naar Engeland. Daarnaast heeft de stad een belangrijk regionaal centrum. Er zijn goede jachthavens in Oostende, maar om die te bereiken moet men door de Doksluis en de Demeysluis naar het getijdedeel van de haven schutten, waarna men óf stuurboord in de richting van de Spuikom vaart, waar een jachthaven van de Royal Yacht Club Ostend is, óf iets verder naar bakboord het Montgomerydok in; zowel in het getijdedeel van dat dok als verderop achter de Mercatorsluis zijn jachtligplaatsen.

7. Kanaal van leper naar de IJzer

De vaarweg tussen de stad leper en het riviertje de IJzer is voor de beroepsvaart al jaren niet meer van belang. Het prachtige vaarwatertje met maar twee sluisjes van spitsen-afmetingen (beide VHF 18) is daarmee voor de toervaart des te interessanter. De nauwelijks 15 kilometer lange doodlopende vaarweg is landelijk en stil, en de lakenstad leper is een aangename stopplaats aan het eind. De lakenhal, het belfort, de fraaie kerken en de historische plaatsen die getuigen van het IJzerfront uit de Eerste Wereldoorlog zijn een bezoek waard.

8. De Leie (Lys)

De rivier de Leie loopt vrijwel parallel aan de Schelde van Noord-Frankrijk naar Gent. In Noord-Frankrijk heeft ze net als die Schelde een aansluiting op de belangrijke vaarweg van Duinkerken naar de Schelde. Hoewel het Franse deel van de Leie (*Lys* geheten) slechts voor spitsen bevaarbaar is, kan de grotere scheepvaart via het Deûlekanaal en de Deûle de Duinkerken-Scheldeverbinding bereiken. Daardoor is de Leie ook voor de beroepsscheepvaart een belangrijke

alternatieve route voor de Schelde geworden en komt men op de ruim tachtig kilometer lange vaarweg relatief veel beroepsvaart tegen.

Vanaf Gent bezien zijn alleen de eerste vijftientig kilometer vanaf Gent aan de schaalvergroting ontkomen. Daar volgt de beroepsvaart de alternatieve route over het Afleidingskanaal van de Leie (zie verderop), dat via de eerste kilometers van het Kanaal Gent-Oostende een betere verbinding met de Ringvaart om Gent heeft. De sluis in Astene, de enige sluis in dit oude riviervak, is een spitsensluis. Daardoor is dit deel van de Leie een van de mooiste vaarwateren van België voor de toervaarder gebleven.

De Leie boven de sluis van Astene is een vaarweg voor schepen tot 1350 ton, hetgeen in de normalisering en kanalisering van de rivier goed te zien is. Sluizen bij Sint-Baafsvijve (VHF 22), Harelbeke (VHF 20), Menen (VHF 20) en Komen/*Comines* (VHF 68) kunnen schepen tot 185 bij 12 meter schutten. De saaie, met steen beklede oevers maken het tot een weinig inspirerende vaarweg, die eerder noopt tot opschieten dan tot aandacht voor het landschap.

Bij Ooigem takt het Kanaal van Roeselare naar de Leie van de rivier af (zie aldaar). Dan gaat de vaart door Harelbeke, waar een nieuwe, grotere sluis is gebouwd die een oude 'bottleneck' vervangt, en langs de kruising met het Kanaal Bossuit-Kortrijk, net beneden deze stad.

De doorvaart door Kortrijk is een aangename afwisseling in deze route, en de stad is aantrekkelijk genoeg om nader bekeken te worden. De doorvaart is in het kader van de verruimingswerken vergroot, maar die vergroting heeft de fraaie oevers geen kwaad gedaan. De stad Kortrijk is als veel steden in deze omgeving rijk geworden van de lakenhandel en de vlasindustrie. De Guldensporenslag werd vlak bij de stad in 1302 uitgevochten. Behalve de onvermijdelijke Grote Markt, Belfort en stadhuis zijn in Kortrijk de dertiende-eeuwse Broeltorens te zien, die de brug over de Leie (maar wel de ándere tak van de Leie) moesten bewaken.

Boven Kortrijk meandert de Leie door een prachtig landschap. Bij Menen (*Menin*) gaat de rivier de grens tussen Vlaanderen en Frankrijk vormen (stuurboord blijft Vlaams tot aan Deûlemont, bakboord is vanaf Menen al Frans grondgebied. De passage van de nieuwe sluizen in Menen (VHF 20) en Komen(*Comines*) (VHF 68), welke geschikt zijn voor schepen tot 1350 ton, verloopt doorgaans vlot. De verruimingswerken tot de verbinding met de Deûle bij Deûlemont tonen het belang van deze vaarweg voor de grotere binnenvaart overduidelijk aan. Dit deel van de Leie is dan ook onderdeel van de verruimde vaarverbinding tussen de Seine en Noordwest-Europa, net als de Deûle waar de Leie in Deûlemont op aansluit. De Leie zélf gaat verder naar Armentières, maar daar ziet men nog slechts spitsen van maximaal 350 ton de Leie bevaren. De rivier, die ook daar nog over bijna vijftientig kilometer de grens tussen België en Frankrijk vormt, is stroomopwaarts dan ook van de kleine *Freycinet*-sluizen voorzien, zodat schepen

van 38,5 bij 5 meter de grootst mogelijke vaartuigen zijn op deze bovenstroom van de Leie. Voor toervaarders met veel tijd is de route via de Franse Leie, het Kanaal Duinkerken-Schelde, de *Scarpe* en terug over de Schelde zeker de moeite en de tijd waard.

Het meest stroom-afwaartse deel van de Leie verloopt voor de meeste schepen via het Afleidingskanaal van de Leie, dat vanaf Deinze als een vrij rechte vaart het Leiewater afvoert naar een tweetal afwateringskanalen die bij Zeebrugge in zee uitmonden. Hoewel die kanalen enkel voor de afwatering zijn gebouwd, is het deel tot aan Schipdonk – waar het Afleidingskanaal het Kanaal van Gent naar Oostende kruist – uitgebouwd voor grote schepen; vanaf Schipdonk, waar een spitsensluisje is, is het Afleidingskanaal nog voor spitsen bevaarbaar tot de sluis en stuw van Balgerhoeke, vlak bij Eeklo. Die laatste stad kan via een havenkanaal nog altijd worden bereikt; er zijn goede aanlegplaatsen voor jachten in het havenkanaal.

9. Het Lokanaal

Het Lokanaal vormt de vijftien kilometer lange verbinding tussen de IJzer bij Fintele en het Kanaal Nieuwpoort-Duinkerken (Veurne Duinkerken). Het oude kanaaltje, dat al in het begin van de vorige eeuw is aangelegd, is enkel voor de pleziervaart nog van belang. De spitsensluis van Fintele (VHF 20) met zijn bijzondere ophaalbrug is een attractie op zich. Het kanaal is smal en overgroeid, maar ook rustig en landelijk. Al met al een aangename vaarweg.

10. De Moervaart

De dertig kilometer lange Moervaart stelt de toevaarder in staat vanaf het Kanaal Gent-Terneuzen de stad Lokeren te bereiken, aan de bovenloop van de Durme, waar de vaarweg doodloopt voor de brug van de Markt . Deze rivier is helaas tussen Lokeren en Waasmunster onbevaarbaar door twee obstakels (een duiker die de brug in de Oude Bruglaan heeft vervangen en een stuw bij de waterzuivering. Anders zou hier een mooie alternatieve route voor de Zeeschelde tussen Gent en Antwerpen bestaan, die in ieder geval bij vloed bevaarbaar kan zijn.

Het wél bevaarbare deel van de route voert door een zeer landelijke omgeving en de vele ophaalbruggen hinderen de vaart hoegenaamd niet. In Lokeren loopt dus het bevaarbare deel van dit water dood en kan de toevaarder niet anders doen dan - hopelijk na een aangename maaltijd in het culinair zeer goed bedeelde Lokeren - de terugreis langs dezelfde route aanvaarden.

11. De Nete en het Netekanaal

De verbinding tussen de Rupel en het Albertkanaal wordt gevormd door de benedenloop van het riviertje de Nete en het Netekanaal. Door middel van twee sluisen (een getijdesluis te Duffel, VHF 22, en een sluis vlak bij het Albertkanaal, VHF 22) wordt de vaarweg naar het niveau van het Albertkanaal getild. De verbinding is nog geen dertig kilometer lang, en biedt de mogelijkheid om komend

van West-België de vaarweg door Antwerpen te omzeilen, door rechtstreeks naar het Albertkanaal te varen.

Komend vanaf de Rupel is het eerste deel van de Nete bochtig en niet heel breed, terwijl er wél grote schepen varen. Met de brughoogte is het bij hoog water oppassen, en met vaardiepte juist bij laag water. Voorbij Duffel, waar geen afmeermogelijkheden zijn, komt men bij de uitmonding van het Netekanaal en de voorhaven van Sluis Duffel (VHF 22). In de boven-voorhaven van de sluis is afmeergelegenheid voor jachten. Ook halverwege de beide sluizen is er nog een jachtligplaats, jachthaven Emblem. Na het laatste, vrij rechte stuk van het Netekanaal komt men bij sluis Viersel (VHF 22) waar men opschut tot het peil van het Albertkanaal, waarop de sluis direct uitmondt.

12. Het Kanaal Nieuwpoort-Veurne-Duinkerken

Iets meer dan dertig kilometer meet de verbinding tussen Nieuwpoort en de grote Franse havenstad Duinkerken. De eerste twintig kilometer daarvan liggen op Belgische bodem, in de vorm van het Kanaal Nieuwpoort-Veurne en het Kanaal Veurne-Duinkerken (in Frankrijk bekend onder de naam *Canal de Furnes*). In Nieuwpoort is een aansluiting op de Noordzee en in het getijdgedeelte van de haven zijn een paar enorme jachthavens die veel door zeezeilers worden gebruikt.

Het Belgische deel van het kanaal Nieuwpoort-Veurne-Duinkerken loopt - verwarrend genoeg - van sluis Veurne te Nieuwpoort naar sluis Nieuwpoort te Veurne. Nieuwpoort, bekend van de Slag aan de IJzer uit de Eerste Wereldoorlog, is een niet onbelangrijke badplaats. In Nieuwpoort is er, behalve met de zee, verbinding met het kanaal Plassendale-Nieuwpoort en met de rivier de IJzer. In beide bevinden zich goede aanlegmogelijkheden, maar daartoe moet dan wel altijd twee keer geschut worden: vanuit het kanaal naar de "Ganzenpoot" zoals de viersprong wordt genoemd, en dan nog eens vanuit de Ganzenpoot naar het Kanaal Plassendale of naar de rivier de IJzer. Toch is dit soms aan te raden: hoewel de route naar Veurne door een zeer fraaie omgeving voert, is de aanwezigheid van een drukke straatweg op de oever een verstoring van de rust, die overnachting in dit deel van het kanaal tot een onwenselijke zaak maakt.

Vanuit de Ganzenpoot schut men door de Veurne-sluis (VHF 20) naar het eigenlijke kanaal, dat vervolgens een lange bocht maakt en dan in vrijwel rechte lijnen naar Veurne loopt, waar het kanaal net voorbij de uitmonding van het Lokanaal (aan bakboord) aan stuurboord de Nieuwpoortsluis (VHF 20) kan nemen. Pal achter de sluis is de jachthaven van Veurne in een korte insteekhaven, maar ook in de stadsgracht kan men aanleggen. Het historische centrum van Veurne is zeker een bezoek waard; de vele pleinen (Grote Markt, Appelmarkt) zijn prachtig en lijken op Gent in het klein.

Vanuit de sluis of de jachthaven slingert de verdere vaart richting Duinkerken zich eerst door de vestinggrachten, om pas bij de brug waarover de N-8 de vaart kruist

een maar westelijke koers te volgen. Ten zuiden van Veurne is het lawaai iets minder, maar nog altijd aanzienlijk. Het kanaal passeert Adinkerke en bereikt drie kilometer verder, bij de Maere-voetbrug, de Franse grens. Vandaar kan men de vaart voortzetten tot in Duinkerken, waar men via de *Écluse de Furnes* (=Veurnesluis) in het *Canal de Bourbourg* of in het *Canal de Bergues* kan komen, of in de zeehaven. Via de Duinkerken-Scheldeverbinding kan men eventueel ook terugvaren.

13. Het kanaal Plassendale-Nieuwpoort

Het Kanaal Plassendale-Nieuwpoort verbindt de West-Vlaamse kanalen met het kanaal van Gent naar Oostende en daarmee tevens de vaarwateren van Noord-Frankrijk met die van West-België. Het is als het ware de Noordoostelijke voortzetting van het Kanaal Nieuwpoort-Veurne-Duinkerken, waar het in de "Ganzenpoot" in Nieuwpoort, samen met de IJzer en de zeehaven, op aansluit.

Het ruim twintig kilometer lange kanaal bevat slechts twee sluisen; De Plassendalesluis (VHF 20) bij de aansluiting op het Kanaal Gent-Oostende en de Gravensluis (VHF 20) bij Nieuwpoort. Naar de IJzer neemt men een andere sluis dan naar de Zeehaven en het Kanaal Nieuwpoort-Duinkerken, want net voor de sluisen splitst het kanaal zich. Let op: alle sluisen van de Ganzenpoot zijn getijdegevoelig, ze worden bediend in functie van het getij.

Het vrij landelijke kanaaltje is smal en niet bijster interessant, tenzij men dol is op uitgestrekte polderlandschappen. Het kanaal voert langs Oudenburg, Snaaskerke, Leffinge en Rattevalle naar de Sint Jorissluis (VHF 20), waarmee men op de rivier de IJzer kan komen, en naar Sluis Graven (VHF 20), waarmee men in de Ganzenpoot, de zeehaven van Nieuwpoort en het Kanaal Nieuwpoort-Veurne-Duinkerken kan komen. Sluis Graven schut van ongeveer drie uur vóór tot drie uur ná hoogwater. Vlak bij Sluis Graven zijn goede ligplaatsen voor jachten.

14. Het Kanaal Roeselare-Leie

Zeventien kilometer van de rivier de Leie ligt het stadje Roeselare, een oud centrum van de vlas- en lakenhandel die de hele Leie-omgeving kenmerkt. De stad heeft door middel van het doodlopende Kanaal Roeselare-Leie een vaarverbinding met de rivier, waarin slechts één sluis het nogal grote niveauverschil overbrugt, namelijk sluis Ooigem (VHF 18). Bij Ooigem komt het kanaaltje in de Leie uit.

Vanaf de Leie kan men ofwel via de grote, nieuwe sluis opschutten naar het hoger gelegen kanaal, ófwel via de 'drietraps-sluis' die van spitsen-afmetingen is en waarin men hetzelfde hoogteverschil overbrugt door drie achter elkaar gelegen kolken. Deze oudere sluis wordt nog af en toe bediend voor de pleziervaart, informeer op kanaal 18.

Boven deze sluisen voert het kanaal in een vrijwel rechte lijn naar Roeselare, via Ingelmunster. In Roeselare zijn voor jachten eigenlijk geen goede

aanmeermogelijkheden, maar men kan er wel uitstekend foerageren. De hoge kademuren in de stad zijn vrijwel voortdurend in gebruik bij hier lossende binnenvaartschepen.

15. De Rupel

De Rupel mondt in de Schelde uit bij Rupelmonde (hoe kan het ook anders), en ontstaat twaalf kilometer verder zuidwestelijk uit de samenvloeiing van de Nete en de Dijle. Deze getijderivier is tot voor kort nog zeer belangrijk voor de scheepvaart naar Brussel geweest, omdat deze tot de ingebruikname van de nieuwe sluis te Wintam nog gebruik maakte van de oude, kleinere sluis te Wintam, waar destijds het Zeekanaal Rupel Brussel in de Rupel uitmondde. De nóg oudere verbinding via Klein-Willebroek en Boom is in de zuidelijke oever van de Rupel nog zichtbaar, en óók nog in gebruik. Sinds de nieuwe zeesluis bij Wintam in gebruik is, hoeft de zeevaart naar Brussel de Rupel niet meer te bevaren omdat die sluis direct in de Schelde uitkomt.

Bij Rumst, aan de samenvloeiing van Nete en Dijle, daan deze twee rivieren samen Rupel heten. Met ruime bochten slingert de Rupel zich dan langs Terhagen, Klein Willebroek en Boom, waar twee bruggen gepasseerd moeten worden, de Baanbrug (weg-brug) (VHF 68) die gesloten ruim 4 meter hoog is en de Spoorbrug (VHF 20), een draaibrug die gesloten een halve meter doorvaarthoogte heeft.

Als getijderivier vereist de Rupel bij laag water de nodige voorzichtigheid: in de binnenbochten zijn vaak ondiepten. De omgeving van de rivier is niet bijster interessant en bovendien door de lage ligging van het vaarwater vrijwel aan het oog onttrokken. Als vaarverbinding met de Nete en, verderop, het Albertkanaal kan de Rupel, afhankelijk van de getijdebeweging, een handig alternatief voor de doorvaart van de Antwerpse havens (en de drukke Royerssluis) vormen.

16. De IJzer

Ruim veertig kilometer landinwaarts (stroomopwaarts) kan men de IJzer bevaren vanaf Nieuwpoort, waar de rivier in het ruime havenbekken uitmond, dat men tegenwoordig vaak met een omweg bereikt. Via de sluis Graven vaart men vanuit de Ganzenpoot eerst het Kanaal Plassendale-Nieuwpoort op, om dan via sluis Sint Joris terug te keren naar de binnenhaven en de IJzer. In de binnenhaven is een grote jachthaven. Volgens informatie van de Vlaamse vaarwegbeheerder wordt de (rechtstreekse) Iepersluis naar de Ganzenpoot "volledig bediend", maar men vermeldt niet dat een vaste brug van 30 centimeter hoog het onmogelijk maakt de sluiskolk te bereiken....

Het landelijke riviertje biedt een fraai uitzicht over een vlak maar rustiek polderlandschap. Men passeert Diksmuide, met de beroemde IJzertoren die hoog boven de omgeving uitrijst. De toren is een herinnering aan de slag aan de IJzer en kan beklommen worden. Men heeft bovenop een schitterend uitzicht over dit vlakke Vlaamse land. In Diksmuide is volop aanleg-gelegenheid, zowel voor als voorbij de

brug. Het stadscentrum is op een steenworp afstand.

Vorbij Diksmuide is het vaarwater zeer smal en vaak ondiep, maar het verloopt wel in vrij rechte lijnen. De rustieke en stille sfeer wordt daardoor overigens nog intenser, en eenmaal het Kanaal van Ieper naar de IJzer gepasseerd (net voorbij de Knokkebrug, VHF 18) lijkt het soms alsof men in een volkomen verlaten vaarweg is beland. Met maar één bocht vervolgt de rivier haar weg naar de uitmonding van het Lokanaal bij Fintele, aan weerszijden waarvan een aanmeersteiger is gebouwd.

Boven Fintele is de IJzer nog tot Roesbrugge met 1,50 meter diepgang bevaarbaar, maar wie dieper steekt dan een meter doet er goed aan dit niet te proberen. De diepte wordt niet meer op peil gehouden, en men weet nooit waar men vastloopt en waar men varen kan. Bij Roesbrugge (tegen de Franse grens gelegen) loopt het vaarwater trouwens toch al dood.

Vaarvoorschriften, benodigdheden, adressen

A. Papieren

Registratie

Een pleziervaartuig dat zich op de Belgische binnenwateren of Belgische zee bevindt, moet geregistreerd zijn. Een pleziervaartuig kan voorzien zijn van een Belgische registratiebrief of een buitenlandse registratiebrief, als deze wettelijk het recht geeft de betreffende buitenlandse vlag te voeren.

Pleziervaartuigen met een lengte vanaf 2,5 m waarvan de eigenaar een band met België heeft, kunnen geregistreerd worden.

Er is sprake van een band met België als:

- het pleziervaartuig voor meer dan 50% in eigendom is van Belgen of personen die officieel in België wonen of;
- het pleziervaartuig voor minstens 50% in eigendom is van een rechtspersoon ingeschreven in de KBO of;
- een combinatie van bovenstaande.

Daarnaast kan er ook voor pleziervaartuigen die voor het eerst op de Europese markt zijn gebracht in België door een handelaar in de pleziervaartuig, een registratiebrief aangevraagd worden.

Meer informatie en aanvraag van de registratiebrief (inclusief de overgangsmaatregelen van immatriculatie en vlaggenbrief naar registratie): [Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer](#)

Meetbrief

Pleziervaartuigen met een romplengte gelijk aan of groter dan 20 m moeten een meetbrief voor binnenvaartuigen aan boord hebben.

Dit document vermeldt de voornaamste kenmerken van het vaartuig (lengte, breedte, diepgang, waterverplaatsing,...), is 15 jaar geldig en nadien per 15 jaar verlengbaar.

Om een meetbrief of de verlenging van een meetbrief te bekommen, dient het vaartuig te worden gemeten door een bevoegde scheepsmeter. Na meting en controle van de nodige documenten (eigendomsbewijs, attest motorvermogen en eventueel bouwplan) wordt de meetbrief toegestuurd of aan boord verlengd.

Meer informatie: [Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer](#)

Herkenningsstekens

Op het pleziervaartuig moeten een aantal herkenningstekens vermeld worden. De kentekens moeten duidelijk leesbaar en onuitwisbaar zijn. Zij moeten licht van kleur zijn op een donkere grond, of donker van kleur op een lichte grond. De breedte en de lijndikte van de tekens moeten in verhouding staan tot de opgelegde of aanbevolen hoogte.

Geregistreerd voor de binnenwateren - Klein schip (kleiner dan 20 m)

- Naam van het vaartuig: 10 cm hoog, aan beide zijden;
- Thuishaven: 10 cm hoog, aan beide zijden of achteraan;
- Registratienummer:
 - 10 cm hoog, aan beide kanten aan de voorsteven of in het midden;
 - 20 cm hoog als de maximale snelheid meer dan 20km/h bedraagt.

Geregistreerd voor de binnenwateren - Groot schip (vanaf 20 m)

- Naam van het vaartuig: 20 cm hoog, aan beide zijden en achteraan;
- Thuishaven: 15 cm hoog, aan beide zijden of achteraan;
- Land(code): 15 cm hoog, aan beide zijden of achteraan;
- Uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI): 20 cm hoog, aan beide zijden en achteraan;
- Metingsmerk: 10 cm hoog (aanbevolen hoogte), op de achtersteven.

Meer informatie: [Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer](#)

Uitrusting

Tot 15 mei 2020:

Voor de binnenwateren is de volgende voorgeschreven uitrusting aan boord van pleziervaartuigen vereist:

Binnenwateren: uitgezonderd Gemeenschappelijke Maas en Brussel-Schelde (uitgezonderd: wedstrijdroeiboot en trainingsroeiboot, kano en kajak, zeilplank, surfplank, opblaasbaar bootje niet geschikt om met motor te worden voortbewogen, vlot)

Reddingsmiddelen: reddingsgordel (of kussen of vest) voor iedere opvarende; personen op waterscooters moeten een reddingsgordel dragen.

- Nautische instrumenten: marifoon voor motorschepen langer dan 7 m.
- Uitrustingsmaterieel (behalve voor waterscooters): anker of dreg, pomp of hoosvat, reserve voortstuwingsmiddel, 2 touwen minstens gelijk aan de lengte van het vaartuig, blusapparaat voor motorjachten.

Binnenwateren: Gemeenschappelijke Maas en Brussel-Schelde

- Reddingsmiddelen: reddingsgordel (of kussen of vest) voor iedere opvarende.
- Nautische instrumenten: misthoorn of toeter.
- Uitrustingsmaterieel: anker of dreg, pomp of hoosvat, één of meer pagaaien of roeispanten, 2 touwen (30m en 10m), blusapparaat voor motorjachten.

Vanaf 16 mei 2020:

De uitrusting is afhankelijk van de registratie van het vaartuig (vaargebied 'binnenwateren' of 'binnenwateren en zee') en de zone waarin het vaartuig vaart.

Alle veiligheidsuitrusting die zich aan boord van het pleziervaartuig bevindt, moet zich in goede staat en bevinden en klaar zijn voor gebruik.

De lijst van verplichte en aanbevolen uitrusting aan boord van het pleziervaartuig wordt momenteel opgemaakt. De verplichtingen zijn zwaarder voor pleziervaartuigen die ingezet worden voor bedrijfs- en beroepsmatig gebruik. Er kunnen ook normen, specificaties en keuringsintervallen worden opgelegd.

Van zodra verdere informatie beschikbaar is, zal ze via de website van de [Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer](#) kenbaar gemaakt worden.

Meer informatie: [Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer](#)

B. Brevetten en Vaarbewijzen

Indien voor de vaart met een bepaald type schip in Nederland een vaarbewijs is voorgeschreven, moet dat vaarbewijs ook in België getoond kunnen worden. Als Nederlanders met een in België geregistreerd schip varen, moeten ze erop letten dat daar de verplichting van een brevet geldt die hieronder wordt beschreven:

Stuurbrevet

Op de scheepvaartwegen moet de bestuurder van een pleziervaartuig over voldoende stuurvaardigheid beschikken. Hij moet voortdurend in staat zijn alle nodige sturbewegingen uit te voeren om zijn boot onder controle te houden.

Verder zijn er, afhankelijk van bepaalde karakteristieken van de boot, voorwaarden op gebied van de minimumleeftijd van de bestuurder en op het gebied van het al dan niet bezitten van een stuurbrevet.

Ten slotte moet de bestuurder van een plezierboot die één of meer waterskiërs trekt, vergezeld zijn van een medeopvarende van ten minste 15 jaar oud.

Er bestaan twee types stuurbrevet voor pleziervaarders voor het besturen van schepen op de Belgische scheepvaartwegen:

- Het beperkt stuurbrevet geldig voor de Belgische binnenwateren met uitgezonderd de Beneden-Zeeschelde;
- Het algemeen stuurbrevet geldig voor alle Belgische binnenwateren.

Er zijn vier vereisten voor het behalen van een stuurbrevet:

- Minimumleeftijd bij aanvraag is 17 jaar. Brevet verkrijgt men pas op 18 jaar
- Medisch geschikt zijn. Een dokter naar keuze onderzoekt de algemene conditie en test het zicht en gehoor;
- Slagen voor het theoretisch examen. Volgen van een cursus is niet verplicht. Onderaan deze webpagina vindt u het examenprogramma
- Praktijkervaring hebben:
 - Ofwel vaart u mee met iemand die een stuurbrevet heeft:
 - Minimaal twaalf uren ervaring worden genoteerd in uw dienstboekje;
 - Dienstboekje wordt bezorgd aan de federatie;
 - Federatie zorgt voor de aanvraag van uw brevet bij de FOD.
 - Ofwel volgt u een praktische cursus in een vaarschool. Dan volstaan zes uur praktijkervaring.

De examens voor de stuurbrevetten voor de pleziervaart worden georganiseerd volgens het Huishoudelijk reglement overeenkomstig de bepalingen van het ministerieel besluit van 16 mei 1995 betreffende de organisatie van de examens

met het oog op het bekomen van het stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk, voor zekere categorieën van pleziervaartuigen.

Let op! Wijzigingen vanaf 1 januari 2020

De vaarbevoegdheidsbewijzen worden afgegeven door de administratie, als aan volgende voorwaarden is voldaan:

- minimumleeftijd 16 jaar;
- medisch geschikt;
- geslaagd in theoretisch gedeelte;
- geslaagd in de praktijktest.

Meer informatie: [Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer](#)

Internationaal certificaat (ICC)

Het ICC (International Certificate for operators of pleasure Craft) is een internationaal vaarbewijs dat in de meeste Europese landen wordt erkend. De Belgische nationale brevetten (zoals het stuurbrevet, yachtman en yachtnavigator) daarentegen worden bij de plaatselijke autoriteiten of bij bootverhuurders niet altijd aanvaard als bewijs van vaarbekwaamheid.

Om een Belgisch ICC te bekomen volstaat het om Belg te zijn of een officieel verblijfsadres in België te hebben en over een gepast Belgisch brevet te beschikken. Het is dus niet nodig nog een extra test of examen af te leggen. Het ICC is levenslang geldig.

Er bestaan meerdere categorieën voor het ICC:

- Volgens de plaats waar men wenst te varen:
 - "I" (inland): voor de binnenwateren
 - "C" (coast): voor de kustwateren
- Volgens het type vaartuig:
 - "M" (motor): voor motorboten
 - "S" (sail): voor zeilboten

Meer informatie: [Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer](#)

Certificaat voor gebruik radiostation (VHF-certificaat)

De meeste pleziervaartuigen zijn uitgerust met een marifoon. Op de binnenwateren, is de gebruiker van een radiostation aan boord van een vaartuig verplicht om een "beperkt certificaat van radiotelefonist" (VHF) te hebben.

Deze verplichting is internationaal van toepassing en opgelegd door de Internationale Telecommunicatie Unie (ITU).

Wie in Nederland of een ander E.U. land beschikt over een marifooncertificaat, kan dat ook in België gebruiken. Wie NIET over een certificaat beschikt, dient een examen af te leggen bij het BIPT.

Meer informatie: [BIPT - Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie](#)

C. Waterwegenvergunning

Het waterwegenvignet verdwijnt en wordt vanaf 1 april 2020 vervangen door een nieuwe, digitale 'waterwegenvergunning'. De Vlaamse Waterweg nv koos hiervoor om tegemoet te komen aan de vraag van pleziervaarders en watersporters naar een flexibeler systeem, waarbij de waterweggebruiker niet hoeft te kiezen tussen vignetten van verschillende periodes (en dus vaak voor meer dagen moet betalen dan hij zich werkelijk bevindt op het netwerk van De Vlaamse Waterweg nv). Een waterwegenvergunning kan aangevraagd worden voor een dag, enkele dagen of maanden, of voor een jaar. Je kiest dus zelf wat de start-dag van je waterwegenvergunning is en hoelang deze geldig is. Deze flexibiliteit is niet alleen een groot voordeel voor de trailerbare boten, dit biedt ook een grotere vrijheid aan de (buitenlandse) bezoekers bij het plannen van hun vaarvakantie op de Vlaamse waterwegen.

De nieuwe waterwegenvergunning wordt een digitale vergunning. De Vlaamse Waterweg nv streeft immers naar 'papierloos varen'. Dit is niet enkel goed voor het milieu; het is ook efficiënter en beter voor de vaartuigen (geen stickers meer!).

Om het varen te promoten, werd er voor gekozen om een geldige waterwegenvergunning te verplichten ongeacht of het vaartuig aangemeerd ligt (bijv. in een jachthaven of op een ligplaats langs de waterweg) of vaart.

De waterwegenvergunning is van toepassing op vaartuigen die:

- geschikt zijn voor het vervoer van personen en zonder een winstgevend doel na te streven (geen personenvervoer tegen vergoeding);
- groter zijn dan 6 meter en/of sneller varen dan 20 km per uur;
- varen op of gemeerd zijn op een al dan niet vergunde of geconcessioneerde ligplaats op de bevaarbare waterwegen van het Vlaamse Gewest.

U heeft geen waterwegenvergunning nodig op het Kanaal Gent-Terneuzen, het Kanaal Brugge-Zeebrugge, de Grensleie, de Gemeenschappelijke Maas, de Beneden-Zeeschelde en de Schelde-Rijnverbinding.

Let op: ook stilliggers moeten steeds over een geldende waterwegenvergunning beschikken.

	Dagtarief Dag 1	Dagtarief Dag 2 t/m 7	Dagtarief Dag 8 t/m 30	Dagtarief Dag 31 t/m 90	Dagtarief Dag 91 t/m 365
Tarieven €/m/dag aan het loket:	€ 1,8750	€ 0,6250	€ 0,2084	€ 0,0695	€ 0,0139
Tarieven €/m/dag Online:	€ 1,5000	€ 0,5000	€ 0,1667	€ 0,0556	€ 0,0111

De te betalen vergoeding wordt berekend op basis van de romplengte in meter van het vaartuig (tot 2 cijfers na de komma), het aantal dagen en de snelheid van het vaartuig. Voor een vaartuig dat geschikt is om sneller dan 20 km/uur te varen, wordt bij de aanvraag 6 meter bijgerekend bij de romplengte.

Voorbeeld: vaartuig 10,00 m, vergunning voor 80 dagen, geen snelvaart, online aankoop:

$$10 * (1 * \text{"dagtarief 1 dag"} + 6 * \text{"dagtarief 2-7 dagen"} + 23 * \text{"dagtarief 8-30 dagen"} + 50 * \text{"dagtarief 31-90 dagen"})$$

$$= 10,00 * (1 * 1,5000 + 6 * 0,5 + 23 * 0,1667 + 50 * 0,0556)$$

$$= \text{€ } 111,14$$

Voor een vergunning met een looptijd van één jaar bedraagt het tarief € 14,73 (incl. BTW) per meter.

Je kan jouw nieuwe digitale waterwegenvergunning nu reeds digitaal aanvragen. Je kan hierbij zelf de begin- en einddatum van de vergunning bepalen.

Vanaf 1 april 2020 zal elk vaartuig, varend of aangemeerd, over een geldende waterwegenvergunning moeten beschikken. De Vlaamse Waterweg nv zal hierop toezien op de waterwegen, in de jachthavens en bij de passage van beweegbare bruggen en sluizen.

Als een vaartuig niet beschikt over de juiste waterwegenvergunning (geen vergunning, vervallen vergunning, foutieve lengte, geen snelvaart ...) zal een forfaitaire vergoeding worden aangerekend ter waarde van tweemaal een waterwegenvergunning van 365 dagen volgens de romplengte en snelheid van het betreffende vaartuig, met een minimumbedrag van 250 euro, te vermeerderen met de administratieve kosten voor de inning van de forfaitaire vergoeding zelf. De forfaitaire vergoeding stelt de eigenaar vrij van de aankoop van een waterwegenvergunning voor 365 dagen.

D. Havenreglementering

Binnen de verschillende zeehavens gelden aparte reglementen

Gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen:

- [Havenonderrichtingen en Havenverordeningen](#), Havenkapiteindienst, Gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen
- [Tariefverordening voor de binnenvaart](#), Gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen
- [Uitvoeringsmodaliteiten van de tariefverordening op de binnenvaart](#), Gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen

Stadshaven Antwerpen:

- [Richtlijnen en regelgeving](#), Stad Antwerpen

De haven van Zeebrugge:

- [Verordening](#) voor de haven van Zeebrugge, het zeekanaal en de dokken van Brugge

Haven van Gent:

- [Algemene politieverordening](#), haven van Gent

Haven van Oostende:

- [Politieverordening](#) handelshaven Oostende

E. Verzekering

Een verzekering moet in België sterk aangeraden worden, gezien de reële kans op aanzienlijke schade aan derden, die men met een schip nou eenmaal altijd loopt. Men bedenke daarbij dat ook schade aan de vele waterbouwkundige werken soms op de veroorzaker wordt verhaald. Dat dat behoorlijk in de papieren kan lopen zal iedereen duidelijk zijn.

F. Aanvullende uitrusting

Buiten de scheepsuitrusting dient u te zorgen voor voldoende bescherming van uw schip door stootwillen, stootkussens, roltouwen of andere afdoende tegen stoten beschermende maatregelen. Voor kleine en kwetsbare scheepjes wordt aangeraden aan weerszijden van het schip een buigzame plank op te hangen en tussen die plank en de scheepshuid stootkussens of willen te hangen; het vele heen en weer dansen in de sluzen kan op die manier geen schade aan het schip toebrengen. Grotere, stalen schepen kunnen volstaan met wrijf houten en stootkussens. Het gebruik van niet-drijvende stootkussens (zoals de veel gebruikte autobanden) is in alle sluzen verboden. Ze kunnen de sluisdeuren blokkeren en daardoor enorme schade veroorzaken!

Elektra-aansluitingen die in Nederland gangbaar zijn (de zgn. campingaansluiting) komen in België niet overal voor. Het handigst is een verloopkabel met een gearde stekker. Dan nog kan het voorkomen dat u in jachthavens niet kunt aansluiten vanwege het verschil in gebruikt stekkersysteem. Daartoe kan een Europese verloopstekker dienen, maar U kunt ook de verloopkabel voorzien van een stekker, waarin zowel rand-aarde als pen-aarde passen.

Een lange (35 meter) slang, liefst met verschillende snelkoppelingen, is een absolute noodzaak om drinkwater aan te vullen.

Waterkaarten van de kanalen en/of rivieren waarover men vaart zijn eigenlijk onontbeerlijk. Net als in de andere landen van de Europese Unie worden in België ook de Elektronische Navigatie Kaarten (in het Engels: ENC) gepubliceerd. Ze worden ook wel ECDIS-kaarten genoemd. Deze digitale kaarten kunnen op een computerscherm zichtbaar worden gemaakt. Ze bevatten alle vaarweginformatie, die voor de veilige vaart nodig is. De ENC's van België zijn onder andere zichtbaar te maken met PC-Navigo van NoorderSoft. Met behulp van een GPS of AIS kan men de positie van het eigen schip dan ook nog in die kaart afbeelden.

G. Adressen

Veel informatie over de Belgische vaarwegen is beschikbaar via [VisuRIS](#), de website van de Vlaamse vaarwegbeheerder (voor wat betreft de Vlaamse vaarwegen) en op de website van de Waalse overheid: voies-hydrauliques.wallonie.be. Helaas is deze laatste uitsluitend in het Frans beschikbaar (!?), maar wellicht dat Google Translate hier uitkomst kan bieden.

Voor andersoortige informatie over de gebieden en steden waar U door vaart kunt U het beste **Google Earth** of **Google Maps** gebruiken of een soortgelijke app; daarmee kunt U immers ook gemakkelijk en gericht zoeken naar allerlei voorzieningen in Uw onmiddellijke omgeving (zoals 'restaurant' of 'tankstation', maar ook 'arts' of 'dierenarts' en nog veel meer. De meeste mensen hebben deze apps sowieso al beschikbaar op hun telefoon of tablet.

De [Vlaamse Vereniging Voor Watersport \(VFW\)](#) heeft een website waarop onder andere alle aangesloten watersportclubs te vinden zijn, naast informatie over toervaren en andere watersporten.

Iets soortgelijks voor de Waalse watersport is de jachthavenpagina van [Voies Hydrauliques Wallonie](#), waarop per plaats officiële jachthavens staan opgesomd. Helaas weer enkel in het Frans, maar met een lijst is dat nog overkomelijk.

Ook in België bestaat de mogelijkheid om met een gehuurd jacht over de binnenwateren te toeren. Wie google-t op "*Location Bateau Belgique*" of op "botenverhuur België" vindt een hele reeks verhuurders in de stijl van "Le Boat" waar men terecht kan om, meestal voor een week of een lang weekend, een toerjacht te huren. Het spaart in ieder geval de heen- en terugreis, al verdwijnt daarmee natuurlijk ook een groot deel van het plezier.

NAWOORD

In 1992 verscheen VAREN IN BELGIË voor het eerst in druk, bij Uitgeverij Hollandia in Baarn (ISBN 90-6410-173-6, NUGI 465). Het boek maakte destijds deel uit van een serie, waarin ook delen over Frankrijk en over de meeste Nederlandse provincies waren opgenomen.

Begin 2020 ontstond het idee om deze serie te herzien en te actualiseren, en de delen nu niet meer in druk, maar als e-book te laten verschijnen. Daartoe is de oorspronkelijke tekst van VAREN IN BELGIË integraal geactualiseerd en zijn alle gegevens, feiten, beschrijvingen en aanwijzingen nagelopen. Er bleek in 2020 heel wat informatie uit het oorspronkelijke boekje verouderd en achterhaald. In feite is het grootste deel van het boek in 2020 herschreven, maar nu met (geverifieerde) nieuwe informatie van de vaarwegbeheerders. Alle beschrijvingen zijn bovendien gecontroleerd met behulp van beschikbare fotodocumentatie en satellietfoto's.

Ik heb geprobeerd om uitsluitend materiaal te gebruiken waarop geen auteursrechten rusten; mocht iemand van mening zijn dat er onterecht gebruik is gemaakt van (foto-)materiaal of dat er inbreuk is gemaakt op auteursrechten of privacy, gelieve dit terug te melden, dan zorg ik er voor dat het bedoelde materiaal wordt gewist.

Mij is gebleken dat België bij het verschijnen van de eerste druk van dit boekje nog helemaal niet zo'n uitnodigend toervaartland was; destijds waren er weinig voorzieningen voor pleziervaartuigen. Intussen is dat beeld totaal gekanteld: nu heeft iedere zichzelf respecterende plaats die aan vaarwater gelegen is een of meer jachthavens, en als die er niet zijn, zijn er altijd wel goede aanlegvoorzieningen zoals pontons of gereserveerde kademuuren. En ook de behandeling van watersporters door de beheerders en brug- en sluispersoneel is tegenwoordig heel wat voorkomender en beleefder en hulpvaardiger dan in 1992. De watersport wordt nu voor vol aangezien en de pleziervaarder, die immers netjes betaalt voor zijn vergunning, is een gewaardeerde gebruiker van de waterwegen geworden.

En juist omdat België zo veel met Nederland gemeen heeft maar tóch zo anders is, is een toertocht door het land van onze zuiderburen bij voorbaat iets waar men niets dan de beste herinneringen aan zal bewaren. En daarom hoop ik, dat U bij gelegenheid eens besluit de Nederlandse vaarwateren, hoe mooi en idyllisch ook, voor even te verruilen voor de Belgische. Niet in het minst, omdat ook de weg er naar toe al garant staat voor een afwisselende en indrukwekkende reis.

En daarom wens ik U GOEDE VAART en veel plezier op Uw tochten door België!

Hans Kouwenberg, 22 februari 2020

Ray-sur-Saône.