

Wat gebeurt er in België?

Tussen Deûlémont en Gent wordt de bevaarbaarheid van de bestaande vaarweg verbeterd. Die vaarweg omvat het traject van de Leie vanaf de Franse grens tot Deinze, het afleidingskanaal van de Leie tot aan de kruising met het kanaal Gent-Oostende, dat op zijn beurt toegang geeft tot de Ringvaart om Gent. Bruggen worden verhoogd of vervangen, ook er komen twee sluizen bij. Tevens zijn er passeerplaatsen voorzien, de schepen kunnen namelijk zo groot en breed zijn dat er op de ander gewacht moet worden.

Steeds maar groter

De schaalvergroting van de binnenvaart heeft veel doen veranderen in het landschap. Het kanaal Bossuit-Kortrijk is hier zeker een voorbeeld van, het verbindt de Schelde in Bossuit met de Leie in Kortrijk. Het is 15,3 km lang en werd gegraven tussen 1857 en 1861. Toen had het een breedte van 16 meter. Om de grote niveaoverschillen te overbruggen werden oorspronkelijk 11 sluizen gebouwd, vijf aan de kant van de Schelde en zes naar de Leie toe. Ook moest er een tunnel, het "souterrain van Moen", gegraven worden tussen Moen en Knokke.



*het souterrain van Moen toen en nu
(foto nu © Koos Fernhout)*



Vanaf het begin van de jaren 1970 werd het kanaal gemoderniseerd en aangepast aan schepen van 1350 ton. Die aanpassingswerken bestonden uit de verbreding en verdieping van de waterweg en de vermindering van het aantal sluizen.

Hierbij verdween ook de tunnel. Nu heeft het kanaal een breedte van ongeveer 50 meter en zijn er 6 sluizen overgebleven: een grote sluis in Bossuit, Moen en Zwevegem en drie kleine sluizen in Kortrijk. Het is door deze kleine sluizen dat alleen spitsen het gehele kanaal kunnen doorvaren.

Zijn er nog meer voorbeelden van de schaalvergroting te vinden in België? Zeker, denk maar aan het Centrumkanaal in Henegouwen. In het oude Centrumkanaal zijn vier hydraulische scheepsliften te zien, de enige nog werkende in de hele wereld! Omdat ze uniek zijn, werden ze door UNESCO opgenomen op de Wereld Erfgoedlijst.

Het kanaal heeft een groot verloop. Om het hoogteverschil te overbruggen werd in 1888 gestart met de bouw van 4 scheepsliften, die de schepen 13 tot 16 meter omhoog moesten tillen. Omdat een sluis in die tijd slechts enkele meters hoogteverschil kon overbruggen, zouden hiervoor vele sluizen nodig geweest zijn. Pas in 1918 kon het hele stelsel van scheepsliften gebruikt worden. Voor de beroepsvaart zijn de liften intussen te klein, maar de pleziervaart maakt er nog steeds gebruik van.

Aan de horizon zien we duidelijk de overgang van 330 naar 1350 ton. Om de beroepsvaart ter dienste te zijn werd ruim twintig jaar geleden begonnen met de bouw van een mechanische scheepslift in Strep-Thieu. Hiermee is het mogelijk om 73 m hoogteverschil in een keer te overbruggen voor schepen tot 1350 ton. Deze scheepslift is in 2002 in gebruik genomen.

Erfgoed

Als varend erfgoed liefhebber sta je in twee werelden: aan de ene kant ben je consument van efficiënt vervoerde producten en heb je natuurlijk profijt van een schoon milieu. Maar wie ziet er straks een liefhebber een ruim vijftig jaar oude duwbak in de teervervanger kwasten? Laten wij daarom zuinig omspringen met wat er is aan varend erfgoed!

Strep-Thieu foto © Koos Fernhout

