

We hebben u in deel 18 meegenomen tot aan het plaatsje Halle. Daar pakken we nu de draad weer op. Vanuit Halle, op 7 augustus, gaat de tocht met de Kabeljauw verder het kanaal Brussel-Charlois op richting Lembeek.

In Lembeek stappen Trudy en Wim op om een paar dagen met ons mee te varen. We parkeren hun auto bij de oude scheepslift nr. 4 in Thieu. Met ons vieren maken alvast een wandeling langs het Canal du Centre Historique om de vernuftige scheepslift te bekijken.



We rijden terug naar de Kabeljauw met onze bus zodat we voorlopig

niet hoeven te fietsen om de auto op te halen.



Onderweg stoppen we even bij de nieuwe scheepslift bij Strépy Thieu. In deze scheepslift, die de vier historische liften vervangt, worden schepen 73,15m omhoog of omlaag gebracht. De schepen varen in een



bak met een lengte van 118m en 12m breed. Het maximale toegelaten scheepstonnage is 1350 ton per bak. Er zijn twee bakken die onafhankelijk van elkaar kunnen werken. Het zijn indrukwekkende cijfers en ook een indrukwekkend bouwwerk.

Maar daarover later eerst moeten we het Hellend vlak van Ronquières passeren.

Donderdag 10 augustus

vertrekken we uit Lembeek. Na 12Km en 2 sluizen waarbij de Kabeljauw 21 meter omhoog gaat bereiken we het Hellend vlak van Ronquières. Waar we onder aan de helling een ligplaats zoeken om te overnachten.

Een wandeling brengt ons naar het lage vertrekpunt van de bak. Zodat we rustig kunnen bekijken hoe het hier werkt.



60meter te overbruggen.

Schepen tot 1350 ton of 82m lang 11,5 meter breed kunnen hier van gebruik maken.

Deze constructie vervangt de 16 sluizen die voorheen nodig waren om het hoogte verschil van ruim





De deuren die het kanaal en de bak dicht moeten houden worden met hulp van enorme contragewichten geopend. Onlangs is er een kabel geknapt en is een deur naar beneden gevallen! Het heeft ongeveer een maand geduurd tot ze weer in bedrijf waren met een gereviseerde bak.

De bak heeft 58 assen met per as 4 wielen, dan komt dat op totaal 232 wielen.



Eén etage onder de bak rijdt het contragewicht onder de bak door, in tegengestelde richting.



Bij de lokale super kopen we een ijsje, wat we opeten bij het monumentje voor de gevallen in de 1^e wereldoorlog te herdenken



S 'Avonds infecteren we Trudy en Wim met "Tante Map" wat we in Wageningen van Marietta en Paul hebben geleerd.



Op vrijdagmorgen 11 augustus meldt Corrie in haar beste Frans via de marifoon dat we omhoog willen.

Zodra het vrachtschip Zoë er uit is gaan de lichten op groen en mogen we invaren.



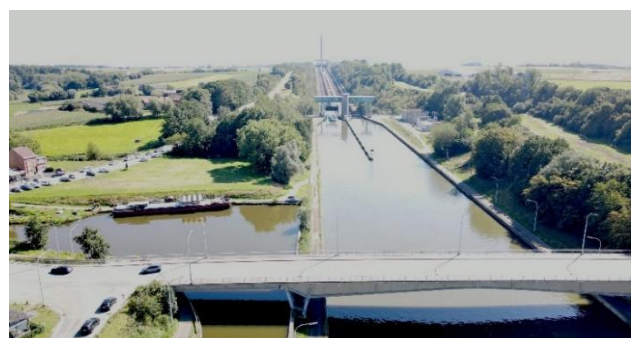
Er staan voor ons volkomen duistere teksten bij de invaart. Slagstanden?

De lichten staan op groen we mogen invaren!



De rails stijgen 68m over een afstand van 1400m.

Vanuit de lucht is het oude kanaal met de zestien sluizen, links op de foto, nog te zien.





De bak verplaatst zich met een snelheid van 4 á 4,5 Km/uur de helling op en af. Het hele spektakel, met in- en uitvaren mee gerekend duurt rond de 30 minuten. Het uitzicht vanaf de boot is spectaculair.



Boven aankomen worden de deuren opgehesen en kunnen we de bak verlaten.



We vervolgen onze route op Canal Brussel-Charlois en passeren de waterkering Blanc Pain, het wittebrood.



Wim lost Cor af aan het roer.



De vaart eindigt vandaag aan een kade bij het plaatsje Seneffe. s 'Avonds lopen we naar het centrum in een poging uit eten te gaan maar het enige restaurant was helaas al volgeboekt. Dus wandelen we weer terug naar de Kabeljauw.



Bond heeft ook een flinke wandeling gehad.



Dikke paddenstoelen in het gras.



Broodje met honing, gekregen uit Frankrijk



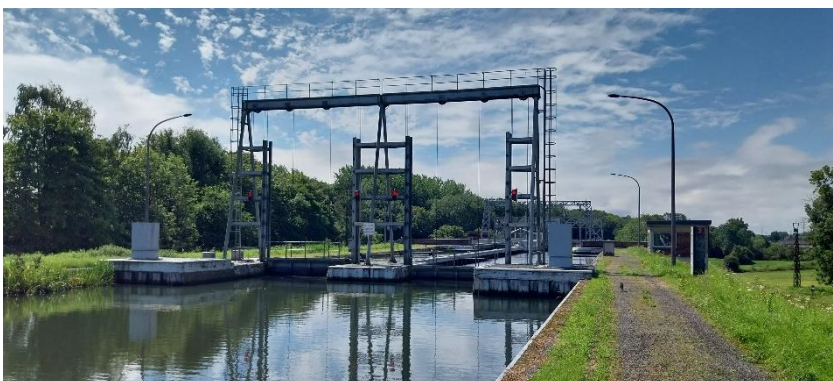


Vanuit Seneffe varen we het Canal Du Centre Historique op tot we de Kabeljauw bij Ascenseur 1, La Louviere kunnen aanleggen. De scheepsliften zijn UNESCO wereld erfgoed en aangelegd tussen 1880 en 1917.



Onder aan de kade is het water heel ondiep, er liggen grote keien dus liggen we wat scheef op de spudpalen op veilige afstand.

Als je rustig ging zitten kijken zag je de visjes en rivierkreeftjes tussen de stenen rondscharrelen.



We verkennen de bovenste invaart van de scheepslift.

Als eerste komt een schip in een soort voorportaal. Als daarvan de deur is gesloten gaat de deur naar de bak open.



Aan de portalen worden de hefdeuren opgehesen. De rechter liftbak is nu neer gelaten.



De bak in de onderste positie



In de rode cirkelstaat de linker liftbak in de bovenste stand.

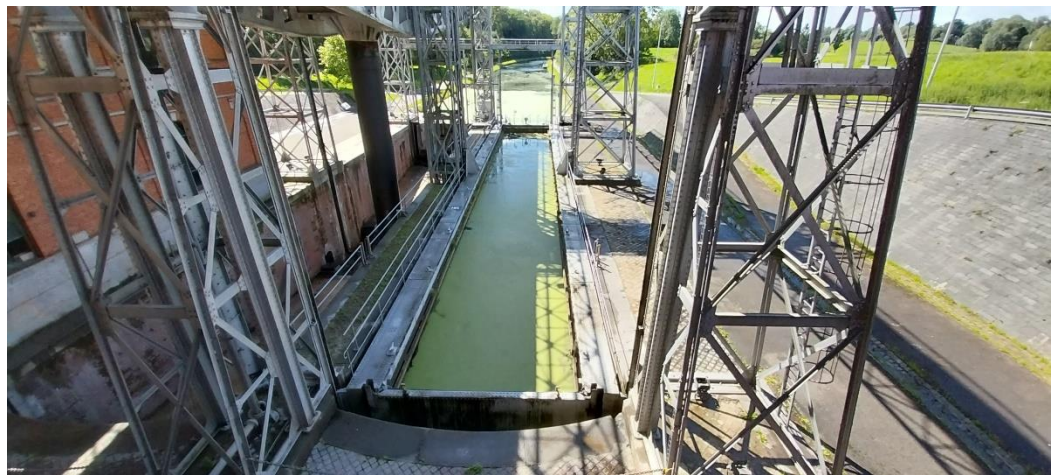




Elke liftinstallatie heeft twee bakken. Een bak is 43 meter lang, 5,8 m breed en 3,15 m hoog. Het water in de bak staat 2,4 m hoog. De bakken rusten op gigantische zuigers (zie rode cirkel). Die staan in cilinders gevuld met water die diep in de grond steken. Het water in de twee

ondergrondse cilinders is met elkaar verbonden. De bakken werken simultaan waarbij de dalende bak het water naar de andere cilinder perst en zo de andere bak omhoog duwt. De ene bak is het tegengewicht van de andere bak waardoor er relatief weinig energie toegevoegd hoeft te worden voor de verplaatsing . Om

de verticale beweging in gang te houden kan water aan de dalende bak worden toegevoegd of wegstromen uit de stijgende bak.



De bak is afgesloten met deuren aan beide uiteinden. Deze hefdeuren zijn dubbel uitgevoerd, één deur gaat mee met de bak en de andere deur blijft achter en sluit het kanaalpand af.



Om de totale hoogte van 68m te overbruggen zijn er vier liften gebouwd. De vier liften vervangen 17 sluizen. De liften verbruiken een hele kleine hoeveelheid water, terwijl de 17 sluizen zoveel water nodig zouden hebben dat er onvoldoende water voorhanden zou zijn om het kanaal te laten functioneren.



Als we ons op zondag melden om de lift in te varen blijkt brug Capitte afgekeurd te zijn en de ondersteuning van die brug laat nog maar een doorvaart van 2,7m toe. Dus kunnen we geen gebruik maken van de historische scheepsliften en moet

om verder te kunnen varen gebruik maken van de moderne scheepslift bij Strépy Thieu.

Om bij de lift in Strépy Thieu te komen varen we over het aquaduct bij Sart.

Het is een van de langste kanaalbruggen van Europa.



De kanaalbrug van Sart is een kanaalbrug met een lengte van 498 meter die het Centrumkanaal over de vallei van Thiriau du Sart en het kruispunt van de N55 en N535 bij de Belgische plaats Houdeng-Gœgnies overbruggt. De breedte van het kunstwerk meet 46 meter.





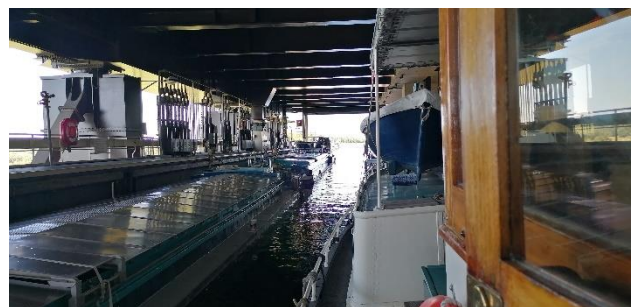
We naderen de moderne scheepslift van Strépy Thieu. Ook hier maken we vast voor het kunstwerk om het goed te kunnen bekijken.

In de heuvel is een aquaduct gebouwd als voorloop naar de scheepslift.

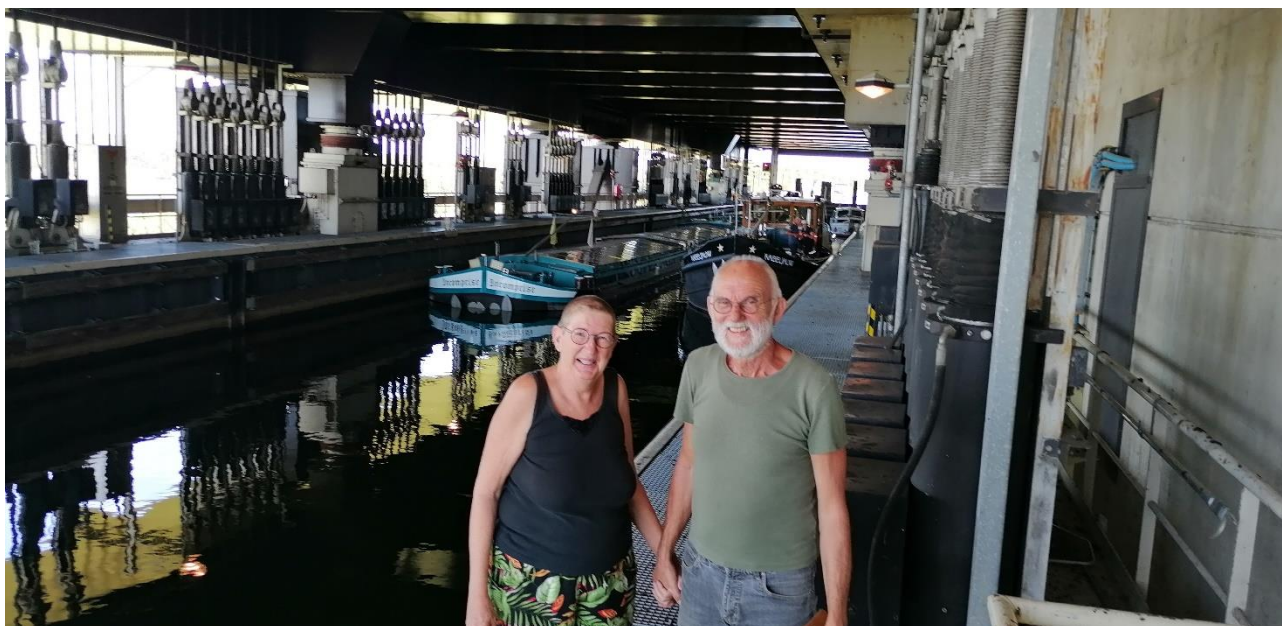
De opbouw van de lift is een dominant bouwwerk en van ver te zien in het landschap.



Samen met een dubbele spits, ruim 80m lang, en een motorjacht varen we de bak in. De bediening spreekt ons aan in het Engels.



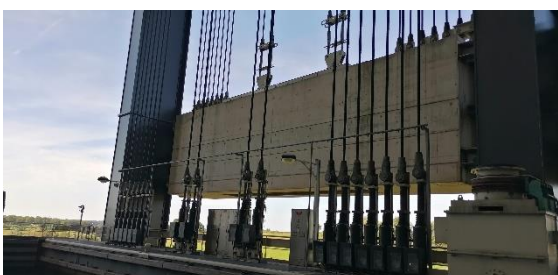
De bak hangt aan vele dikke kabels.



Het uitzicht vanaf de bak over de vallei is zeker zo indrukwekkend als de hele constructie.



Tijdens het dalen van de bak komt het contragewicht langs op weg naar boven.



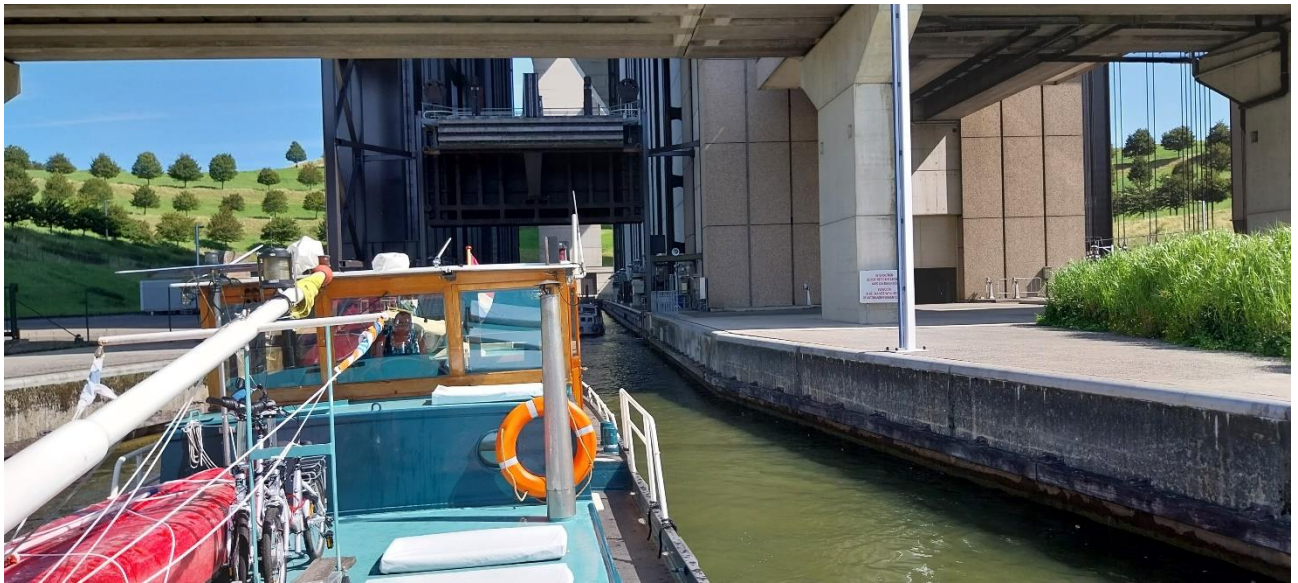
Verdieping voor verdieping zakken we gestaag.

Het gebouw van de kabellift is 135 m lang, 117 m hoog en 81 m breed.[1] Met de lift kan er een niveauverschil overbruggd worden van 73,15 m en deze lift vervangt op haar eentje de vier hydraulische liften van het historisch Centrumkanaal en de twee sluizen. Er zijn twee bakken die onafhankelijk van elkaar opereren. Elke bak is 118,6 m lang, 16,5 m breed en 8 m hoog.[1] De bakken zijn geschikt voor schepen tot 1350 ton. Het leeggewicht van een bak is 2200 ton. Gemiddeld staat er zo'n 3,75 meter water in de bak en afhankelijk van de hoeveelheid water in de bak ligt het totaalgewicht tussen de 7200 en 8400 ton. Elke bak is verbonden aan acht grote tegengewichten met een nagenoeg identiek gewicht. De tegengewichten en de bak zijn verbonden met 144 dikke staalkabels. Er zijn vier

motoren om de bak verticaal te verplaatsen.

De bak is afgesloten met deuren aan beide uiteinden. Deze hefdeuren zijn dubbel uitgevoerd, één deur gaat mee met de bak en de andere deur blijft achter en sluit het kanaalpand af.





Eerst vaart de vrachтваart uit daarna verlaten wij dit indrukwekkende kunstwerk. Een paar kilometer verder leggen we aan om de nacht door te brengen en de auto op te halen, omdat we inmiddels vlak bij de parkeerplaats zijn.

De volgende dag gaan we op weg naar Mons, ofwel Bergen in het Vlaams, over het Canal du Centre. Het kanaal heeft een paar stevige sluizen om te passeren voor we daar zijn.



Écluse d'Havre 124m lang en 12,5 meter breed met een verval van 8m vandaag. Ik ben heel blij met de drijvende bolders.

In Mons treffen we Erik die met de Valér.
Altijd gezellig als we bekende bootjesmensen tegenkomen
onderweg.

Meer avonturen de volgende keer!



Het vervolg leest u in deel 20 van het Dagboek van een Kabeljauw.
Of volg ons op www.polarsteps.com
Als we aan het varen zijn plaatst Cor er bijna dagelijks berichten.